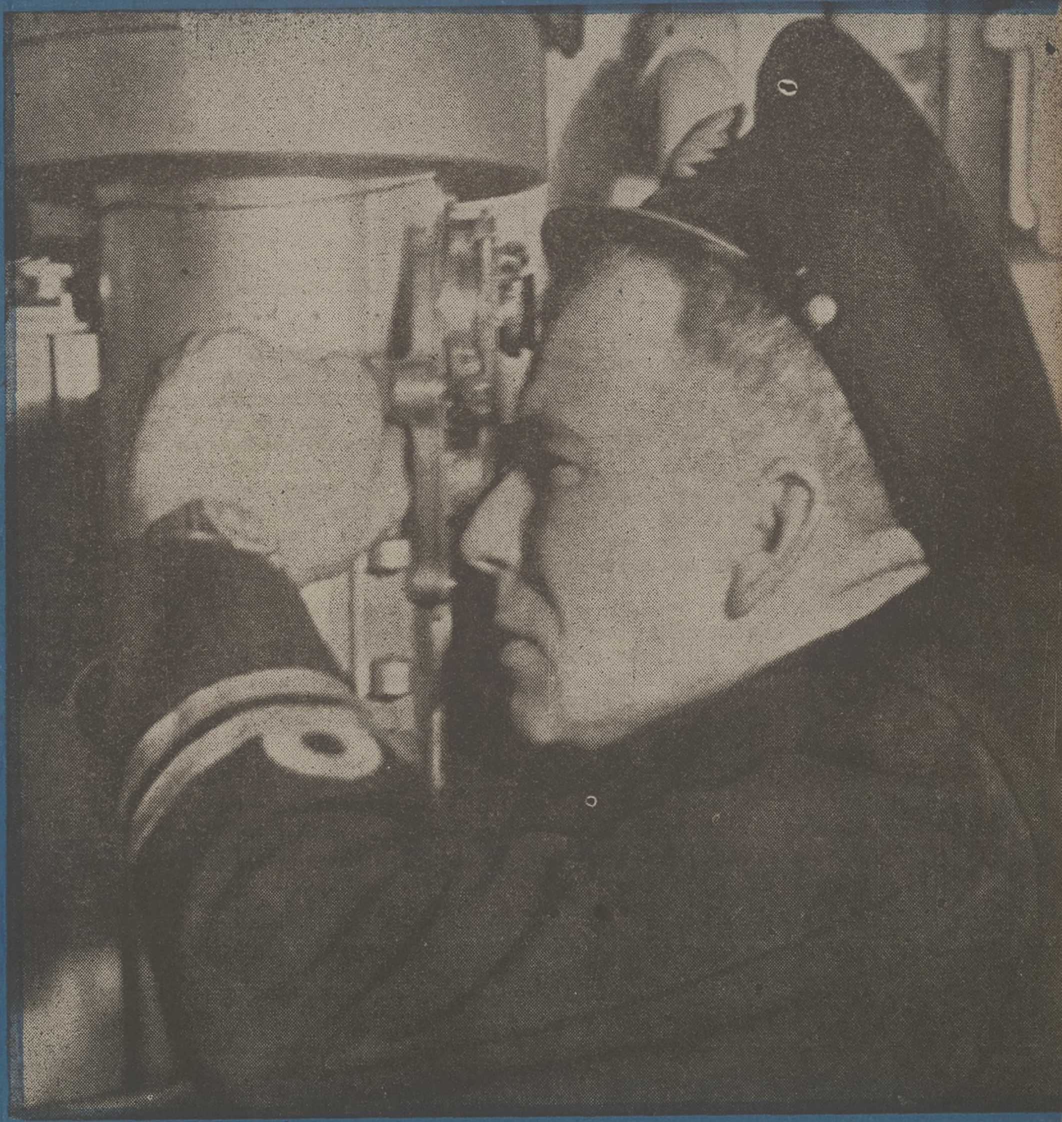
MARYNARZ POLSKI





DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

1—15 lutego 1947 r.

Nr 13

CENA 15 ZŁ.



2 tygodnie NA WYBRZEŻU

Huk armat, jaki rozległ się w pierwszych dniach lutego w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie nie był bynajmniej odgłosem wojny, a wręcz przeciwnie — zwiastował okres rozpoczynającej się stabilizacji, którego wyrazem był wybór ob. Bieruta na urząd Prezydenta Rzeczypospolitej.

• • •

W związku z nową falą mrozów niektórzy twierdzą, że nowomianowany konsul belgijski doznał w Gdyni chłodnego przyjęcia. Nie odpowiada to oczywiście prawdzie, bowiem i delegacja kobiet polskich z Belgii w czasie swych odwiedzin na Wybrzeżu została powitana jak najserdeczniej. Delegacja ta przywiozła dużą ilość darów dla najbiedniejszej dziatwy oraz... 85 świdrów dla polskich górników.

W czasie tegorocznej wiosny ma nadejść sześciotysięczny transport Polaków z Belgii.

• • •

Zdawałoby się, że dzięki panującym mrozom można by wprost z morza łapać gotowe ryby mrożone. Tymczasem wskutek zamarznięcia basenów portowych nawet połów niemrożonych ryb jest bardzo utrudniony. Szczególnie trudna sytuacja panowała przez jakiś czas w Gdańsku, gdzie jednak dzięki intensywnej pracy holowników oczyszczono wejście do portu ze zwałów nagromadzonej kry.

Również i kutry rybackie w porcie gdyńskim musiały przejść do portu helskiego, gdzie przeszkody lodowe są znacznie mniejsze. Mimo tych przeszkód kutry z półwyspu helskiego wychodzą na połów, który zazwyczaj bywa obfity dzięki wielkim skupiskom dorszy, utrzymującym się na północny wschód od Helu. Jeden kuter przywozi nieraz po 10—12 ton dorszy.

• • •

Nie tylko z Belgii powracają Polacy. Powracają dosłownie z całego świata. Polski statek m/s „Lechistan" przybył do Gdyni po raz pierwszy po wojnie, pod komendą dawnego wychowanka Państwowej Szkoły Morskiej kpt. ż. w. Kazimierza Rembowskiego. Znalezienie się w towarzystwie starych przyjaciół jest bez wątpienia przyjemniejsze, aniżeli przebywanie w towarzystwie nieprzyjacielskich okrętów, czyhających na m/s „Lechistan" w czasie wojny w jego dalekich i niebezpiecznych rejsach.

Tym razem statek przywiózł 1663 tony bawełny, 2 samochody, 1500 kg przyborów fotograficznych, etc.

• • •

Słowo „konserwatysta" nie pochodzi bynajmniej od tego, że ktoś lubi konserwy. Konserwatystów jest coraz mniej, a konserw coraz więcej. Państwowe fabryki konserw na Wybrzeżu wyprodukowały w ciągu ubiegłego roku konserw na sumę 400 milionów złotych. Miejmy nadzieję, że w tym roku będą one znacznie tańsze.

• • •

Wprawdzie nic w naturze nie ginie, to jednak władze szwedzkie są mocno zaniepokojone tajemniczym zaginięciem parowca szwedzkiego s/s „Sten Sture", który opuścił port gdański, udając się z ładunkiem koksu do Szwecji. Parowiec ten nie zawinął dotychczas do żadnego z portów szwedzkich i istnieje obawa, że natrafił na minę. Kapitanat portu gdyńskiego nadał przez radiostację wiadomość o zaginięciu parowca dla statków znajdujących się na Bałtyku, aby udzieliły pomocy ewentualnym rozbitkom.

• • •

Szczęściem w nieszczęściu można śmiało nazwać wypadek, jaki zdarzył się z innym szwedzkim statkiem „John". Wraz z podnoszoną kotwicą wyciągnięto z mułu bombę głębinową, która w żadnym wypadku nie przypominała swym wyglądem bomby choinkowej. Tym nie mniej podchodzono do niej bardzo ostrożnie i poważnie, aby przypadkiem nie spowodować niepotrzebnej „rozrywki". Bombę przekazano Marynarce Wojennej celem rozładowania i zabezpieczenia.

• • •

Marynarze słodkich wód mają podobno słodsze życie, niż marynarze na morzach. Mimo to jednak każdy kandydat na marynarza śródlądowego musi przejść odpowiednie przeszkolenie. Zarząd Główny Polskiej Żeglugi na Odrze powziął inicjatywę uruchomienia we Wrocławiu szkoły żeglugi śródlądowej z dwoma wydziałami: nawigacyjnym i mechanicznym. Podania mogą składać kandydaci mający ukończone 7 klas szkoły powszechnej.

Ci zaś, którzy bardziej tęsknią za morzem będą mieli możność skorzystania z akcji wychowania morskiego, organizowanej przez Ligę Morską, Państwowy Urząd Wychowania Morskiego, Polski Związek Żeglarski i Państwowe Centrum Wychowania Morskiego. Do dyspozycji ośrodków rozsianych wzdłuż całego Wybrzeża, będzie postawionych 70 — 80 szalup, kutrów i jachtów.

Akcją tą objętych zostanie ok. 10.000 osób, szczególnie spośród młodzieży.

• • •

Na terenie Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdańsku w osadach Jelitkowo i Brzeźno otwarte zostały kursy sieciarskie pod kierownictwem miejscowych kontrolerów rybołówstwa morskiego.

Młody narybek znalazł się pod opieką starych rybaków, którzy w swych wykładach odsłaniają tajniki życia ryb.

• • •

Ludzie lubią pisać listy. Świadczą o tym dane statystyczne poczty morskiej w Gdyni, która w styczniu przyjęła ogółem 900 tysięcy worków z listami, a ponad 68 tysięcy worków z paczkami.

Dwa lata temu, w dniu 10 lutego 1945 r., dzięki wielkiej ofensywie radzieckiej, wróciło do Macierzy miasto portowe Elbląg. Jako ośrodek przemysłowy, rybacki, turystyczny i port morsko-rzeczny, Elbląg stanie się wkrótce jednym z ważniejszych ogniw w „Zespole Miast Portowych".



MARYNARZ POLSKI

DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

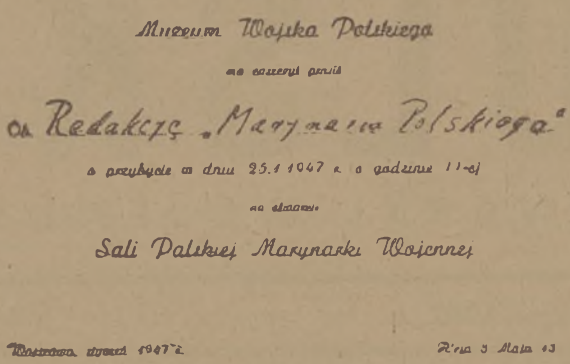
Gdynia, 1 — 15 lutego 1947 r. NR. 13



BOLESŁAW
BIERUT
Prezydent
Rzeczypospolitej Polskiej
Najwyższy Zwierzchnik
Polskich Sił Zbrojnych

SALA MARYNARKI WOJENNEJ

W Muzeum Wojska Polskiego



Muzeum Wojska Polskiego

ma zaszczyt prosić

Ob. Redakcję „Marynarza Polskiego"

o przybycie w dniu 25.1.1947 r. o godzinie 11-ej

na otwarcie

Sali Polskiej Marynarki Wojennej

Warszawa, styczeń 1947 r. Al. 3 Maja 13

W związku z rozkazem Naczelnego Dowódcy W. P., powołane zostało do życia i otwarte w dniu 26 stycznia rb. Muzeum Marynarki Wojennej.

Aktem tym Polska stanęła w rzędzie tych państw morskich, które dumne są ze swej historycznej przeszłości, wyrosłej ze zrozumienia roli, jaką morze odgrywa w życiu narodów.

I nie jest może rzeczą przypadku, że Muzeum Marynarki powstało właśnie w bestialsko zrujnowanej przez najeźdźcę Warszawie, w stolicy, gdzie skupia się ponownie życie kulturalne, gdzie zjeżdżają się wycieczki szkolne, etc.

Na razie, Muzeum Marynarki Wojennej znalazło miejsce w jednej z sal Muzeum Wojska Polskiego, poświęconej wyłącznie eksponatom morskim, ale już dziś obfitość i ciekawe zestawienie materiału daje rękojmię, że z czasem rozrośnie się ono do kilku sal.

Gdy wzrok prześlizguje się z pięknego modelu okrętu admiralskiego „Święty Jerzy" i rozpiętej nad nim bandery władysławowskiej „Zbrojnego Ramienia Rzeczypospolitej". gdy patrzymy na sztychy, obrazujące bitwę oliwską i wyprawę Czarnieckiego, uświadamiamy sobie ten rozwój wiekowy naszej myśli morskiej, znajdujący swój początek jeszcze w śmiałych wyprawach książąt pomorskich, z czasów Chrobrego, czy dzielnych Sierpinków i Arciszewskich.

Tablica, nad którą widnieje napis: „Obrona Wybrzeża — 1939" uprzytamnia nam bohaterski czyn marynarza-żołnierza, który z zaparciem i poświęceniem trwał na posterunku do ostatniego naboju. Skrzyżowane kosy „Czerwonych Kosynierów" — to symbol powszechności walk całego społeczeństwa Wybrzeża, których tragiczne etapy obrazują nieliczne zdjęcia obrony Poczty Gdańskiej, Westerplatte. Gdyni.

Takim samym symbolem jest zdemontowane z pokładu zatopionego wraku ORP „Wicher" działko typu Vickers, to samo, z którego obrońcy Helu, polscy marynarze, strzelali do atakujących samolotów, mimo że zbombardowany okręt tonął i woda dochodziła już załodze do piersi.

Szlakiem szaleńczej wyprawy ORP „Orzeł", którego odtworzona z pamięci mapa nawigacyjna (fotokopia) stanowi najciekawszy eksponat wystawy, przechodzimy do wspaniałych kart osiągnięć naszej floty przy boku aliantów. Czarna tablica, zawierająca spisy wszystkich ważniejszych walk, wykaz poległych, rannych i zaginionych jest wymownym wyrazem wkładu krwi, jaki polska flota wniosła do zwycięstwa wspólnej sprawy.

Poprzez wszystkie bitwy morskie, konwoje i działania desantowe wiodą szlaki polskich okrętów, ujęte w formie przejrzystych wykresów. 2.000.000 przebytych mil, liczne udziały w najważniejszych operacjach jak: Narvik, Dunkierka, Bougie, Malta, Normandia, świadczą wymownie o waleczności polskiej bandery.

Jak słabym wyrazem uznania i wdzięczności wydają się dziś te listy pochwalne, umieszczone na wystawie, a nadesłane przez wybitne osobistości; jak pusto dziś brzmią słowa Churchilla, czy Admiralicji Brytyjskiej, jeżeli w tak krótkim czasie potrafiono zapomnieć o ich wadze tam, w Anglii, gdzie rdzewieją polskie okręty, nie mogąc doczekać się pozwolenia na powrót do kraju.

Jako końcowy akord widnieje tablica, zawierająca fotografie odrodzonej polskiej Marynarki, która wśród zniszczonych i rozbitych portów przejęła straż nad Bałtykiem. Oto okręty podwodne, które powróciły z przyjacielskich portów szwedzkich i nowe jednostki odstąpione nam przez sojusznika radzieckiego.

W szczupłych ramach jednej sali mieści się szkicowy rzut rozwoju naszych morskich poczynań i osiągnięć. Tu myśl morska przemawia do nas ze starych sztychów i druków, odzwierciadla się w historycznych zdjęciach naszych pierwocin morskich i wreszcie utożsamia się w mundurze polskiego marynarza, stojącego na straży polskiej bandery.

Stolica kraju jeszcze jednym węzłem zespoliła się z morskimi rubieżami, stając się skarbnicą historii naszych morskich dążeń.

Jerzy Poradowski

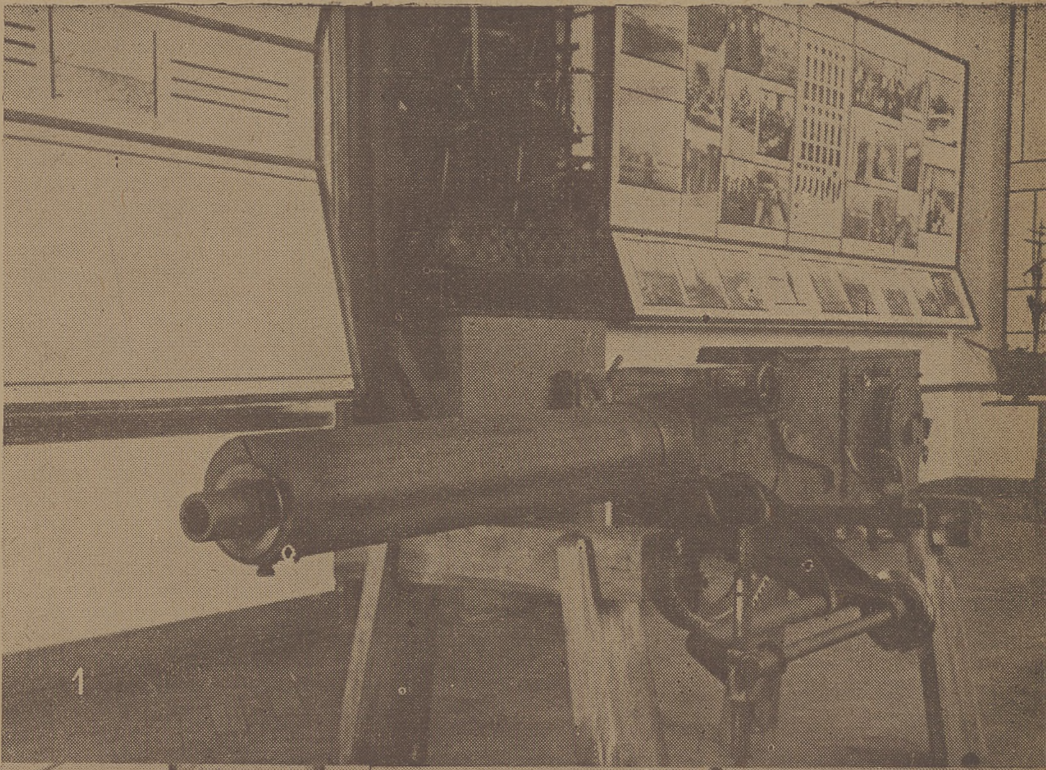
FRAGMENTY MUZEUM

NA ZDJĘCIACH:

1. Działko przeciwlotnicze typu „Vickers" kal. 40 m/m z kontrtorpedowca ORP. „Wicher", zatopionego w 1939 r. w czasie obrony Helu.

2. Typy pocisków pancernika niemieckiego „Schleswig Holstein", używane w czasie ostrzeliwania Westerplatte.

3. Model polskiego okrętu wojennego „Św. Jerzy" z XVII w., znanego z bitwy oliwskiej.



1



2



3

O.R.P.



„...Pierwszych sześć detonacyj bomb głębinowych słychać było głucho, jak pomruk nadciągającej burzy; następne grzmiały już jednak zupełnie blisko... Każdej eksplozji towarzyszył gwałtowny wstrząs i na chwilę gasły wszystkie światła. Potem następował szum, spiętrzonych wybuchem mas wody, które opływając kadłub sprawiały wrażenie, że rozerwały już burty i wlewają się do wnętrza. Po niedługiej ciszy, znów eksplodowały dwie bomby... Wróg rzucał je parami, klucząc od dłuższego czasu ponad stalowym walcem naszego okrętu. Trzymaliśmy go cały czas na nasłuchu i zupełnie wyraźnie było słychać, kiedy stopował maszyny, włączając prawdopodobnie skolei swój podsłuch... Ale my leżeliśmy wtedy cicho i nieporuszenie... Dotąd nie wykrył nas jeszcze swą sondą akustyczną! —

Wkrótce zagrzmiała nowa seria bomb, — siedem ogłuszających wybuchów, które targnęły okrętem, jak dziecinną zabawką! Znów zgasło światło, potrzaskały niektóre żarówki i szkła zegarów kontrolnych, a do mesy oficerskiej wdarła się woda. Zaśrubowano wówczas wszystkie hermetyczne drzwi w grodziach wodoszczelnych oddzielając od siebie poszczególne przedziały. Okazało się to jednak zbyteczne gdyż poziom wody nie podniósł się więcej. O uruchomieniu pomp hydraulicznych nie mogło być mowy, — wróg trzymał nas bowiem cały czas jeszcze na nasłuchu. Idąc za radą oficera torpedowego, wyłączyliśmy kompas elektryczny, który mógł być właściwie jedynym wskaźnikiem dla brania namiarów na nasze położenie.

Po wyłączeniu kompasu — następne serie bomb

Na zdjęciach: n a l e w o — Przy telegrafie maszynowym. N a d o l e: Regulowanie zanurzeniem okrętu.



SĘP

spadły już w znacznej odległości. Było to potwierdzeniem naszych przypuszczeń: nieprzyjaciel stracił teraz zupełnie orientację...

Jak stwierdziliśmy później — „podmuch" eksplozji zerwał nam z pomostu koło ratunkowe, które niesione prądem podwodnym wypłynąć musiało z dala od naszej pozycji. W miejsce, na którym ono się pojawiło Niemcy zrzucili szereg bomb głębinowych — a gdy na powierzchni ukazały się jeszcze tłuste plamy ropy z naszych zbiorników, wróg mógł przypuszczać, że polski okręt podwodny został zniszczony — co też ogłosił na drugi dzień w oficjalnym komunikacie „Oberkommando der Wehrmacht".

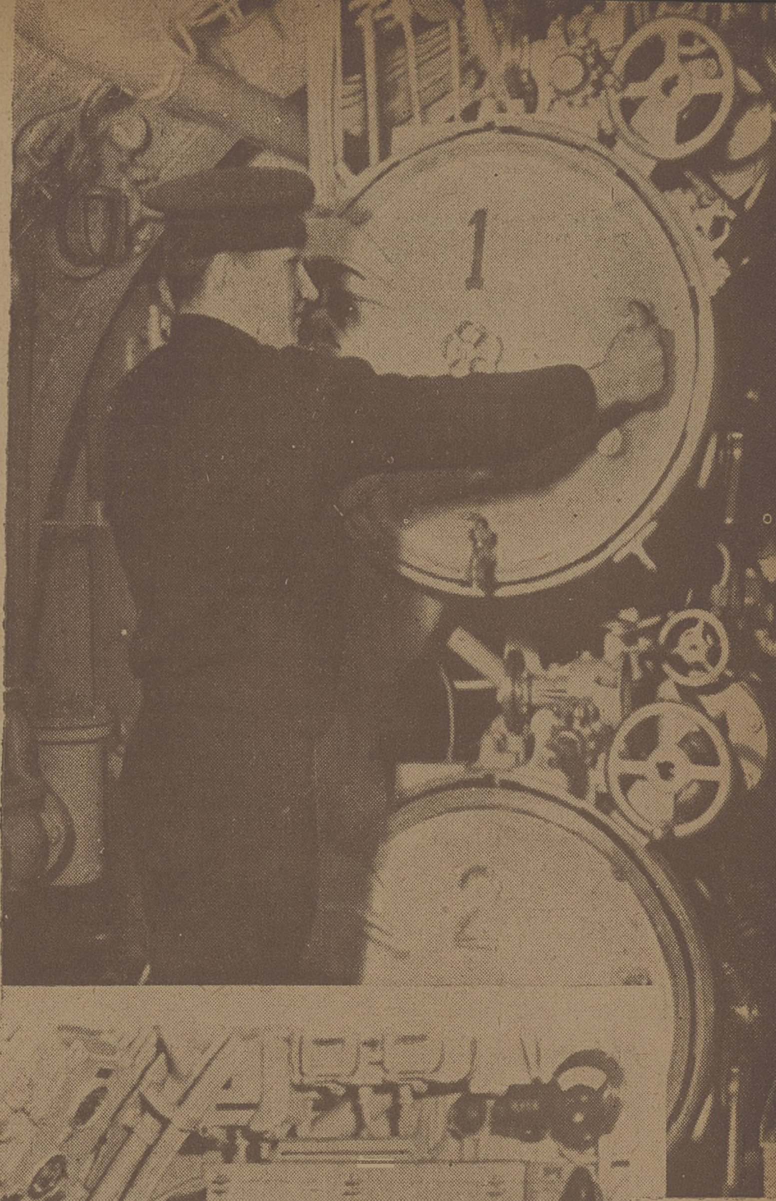
Pod koniec ataku nieprzyjacielskiego — powietrze we wnętrzu okrętu podwodnego było już tak zużyte, że niektórzy z nas korzystać musieli z tlenowych aparatów Dragera. Lękając się bowiem nasłuchu, nie mogliśmy uruchomić aparatu, oczyszczającego powietrze..."

Bosman Ruszkowski zwilża końcem języka wargi i uśmiecha się. Jest jednym ze starej załogi i mam wrażenie, że na tę chwilę wrócił wspomnieniem do wnętrza przyczajonego na dnie morskim „Sępa", nad którym szalała furia ataku nieprzyjaciela.

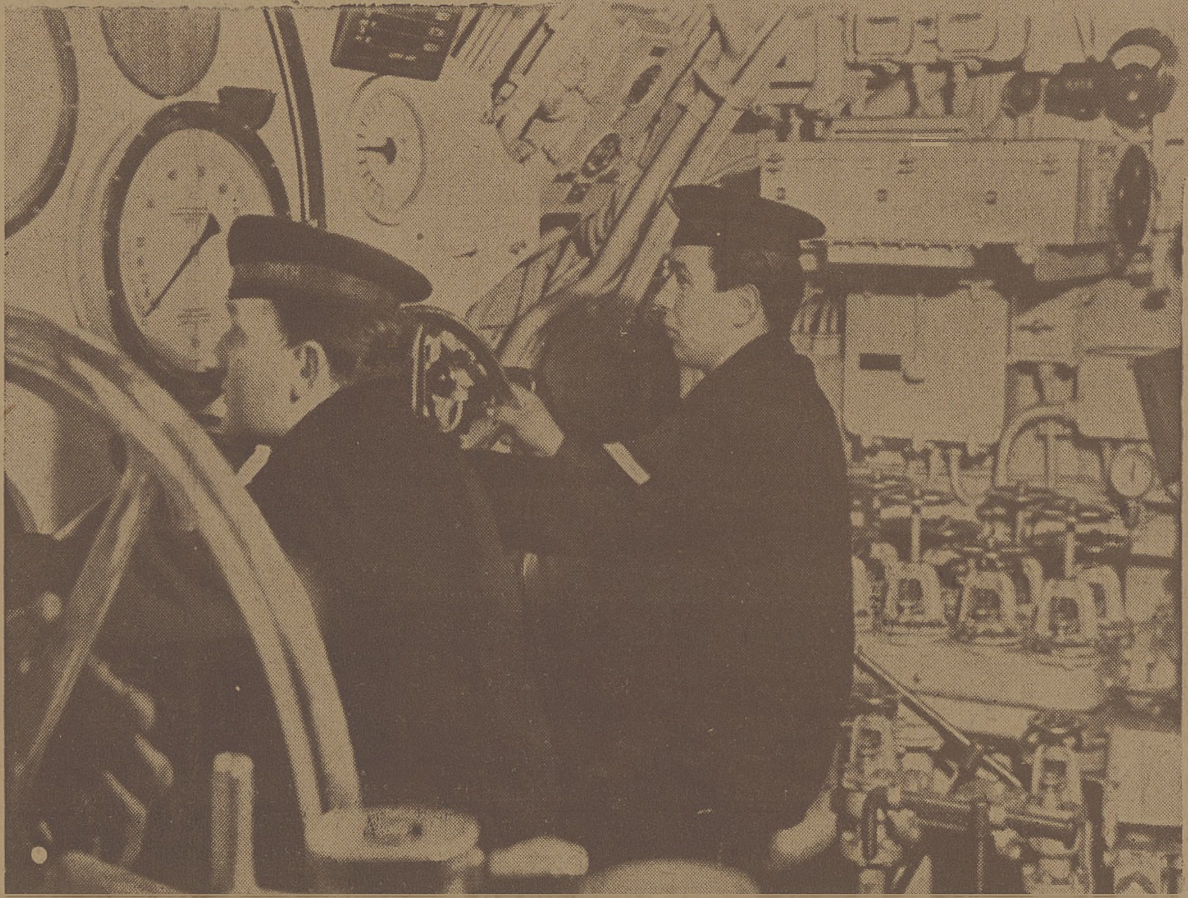
„...Tak, takich przeżyć łatwo się nie zapomina" — mówi jeszcze...

Inni mają też coś do powiedzenia. Porucznik Wójtowicz, ów słynny „lekarz" załogi, podczas internowania w Szwecji dorzuca kilka swych uwag.

(Dokończ. na str. następnej)



Na zdjęciach: z b o k u — przy wyrzutniach torpedowych, u d o ł u — przy sterach głębinowych.



„... Jak czuliśmy się tam, w głębinach, bombardowani przez Szwabów? — No przyznam, że nie było nam przyjemnie... Kiedy wynurzyliśmy się, świecił księżyc i gwiazdy. Cały romantyzm psuł tylko daleki pomruk artylerii, a w pewnym momencie dwie silne detonacje za rufą, zmusiły nas do ponownego zanurzenia się. Licho wie, co to mogło być — może pociski, a może miny akustyczne... Ale wykańczały się nam już baterie akumulatorów i chcąc — nie chcąc zmuszeni byliśmy wynurzyć się ponownie. Tajemnicze eksplozje w pobliżu kadłuba okrętu, powtórzyły się jeszcze kilkakrotnie..."

Ów atak na ORP. „Sęp" był następstwem śmiałego natarcia na eskadrę niemieckich okrętów wojennych, płynących w stronę Gdańska. Wystrzelona jednak z rufy torpeda, przeszła pod kadłubem nieprzyjacielskiej jednostki. W spotkaniu tym, zrzucono na „Sępa" kilkadziesiąt bomb głębinowych i lotniczych, które spowodowały szereg różnych uszkodzeń. Naliczono 21 najbliżej słyszanych eksplozyj.

Dziś — „Sęp" stoi skromnie, przycumowany u gdyńskiego nabrzeża. Na ośnieżonym pokładzie drepce zmarznięty wachtowy. Przez otwarty właz schodzimy do kiosku dowódcy, a stamtąd do centrali. Wewnątrz wszystko lśni czystością i bielą farby. ORP. „Sęp" wrócił dopiero niedawno ze stoczni, gdzie poddano gruntownemu remontowi jego kadłub. Teraz przeprowadza się jeszcze drobniejsze naprawy wewnątrz, co z satysfakcją wykonują starzy marynarze, „weterani" wrześniowych dni, którzy na tym samym „Sępie" przeżywali obronę polskiego Wybrzeża. Okręty podwodne „Żbik" i „Ryś" leczą dziś jeszcze swe rany, zadane im w czasie tych samych walk. Potężne ich kadłuby, spoczywające na pochylniach, pośród stalowych kratownic rusztowania, widoczne są z daleka.

ORP. „Sęp" jest siostrzanym okrętem „Orła", a najmłodszym dzieckiem naszej floty sprzed 1939 r. Zbudowały go stocznie holenderskie, częściowo według polskich planów, a urządzenie wnętrza wykonano w Polsce. Do służby wszedł w kwietniu 1939. Wybuch wojny zastał go w bazie na Helu, skąd o świcie wyszedł 1-go września na morze, w pogotowiu bojowym, kierując kurs na wyznaczony mu sektor patrolowania. O napadzie Niemiec na Polskę załoga została powiadomiona już na otwartym morzu.

Skołatany walką, po dwóch tygodniach tułaczki po Bałtyku — dnia 17-go września — zawinał do Szwecji, gdzie wyczerpanej załodze udzielono natychmiast pomocy lekarskiej i sanitarnej, okręt zaś internowano.



Powrócił on razem z innymi jednostkami do Gdyni we wrześniu 1945.

Sław.

KONKURS-ANKIETA

Wobec wielkiego zainteresowania i popularności jakimi cieszy się „Marynarz Polski" w kraju w czasie swej krótkiej stosunkowo egzystencji, w pierwszą rocznicę istnienia pisma (kwiecień b. r.) zamierzamy **POWIĘKSZYĆ FORMAT**, przez co niewątpliwie dwutygodnik zyska zarówno na objętości, jak i wyglądzie zewnętrznym.

Pragnąc, aby pismo zadowoliło możliwie najszersze rzesze naszych Czytelników, dążąc do progresywnego podnoszenia jego wartości, rozpisujemy **KONKURS - ANKIETĘ**

p. n.

„CO PRAGNĘ WIDZIEĆ W „MARYNARZU POLSKIM"?

Należy możliwie krótko i treściwie, uwzględniając nasze skromne możliwości techniczne, podać konkretne propozycje. Np. projekt stworzenia nowych działów (uzasadnić), zamieszczanie takich, czy innych zdjęć, rycin, etc. etc.

Najlepsze odpowiedzi zostaną nagrodzone. Spis nagród i skład jury konkursowego ogłosimy w numerze następnym.

TERMIN NADSYŁANIA ODPOWIEDZI MIJA Z DNIEM 31 MARCA 1947 R.

Na kopercie należy koniecznie umieścić napis: **„Konkurs-Ankieta".**

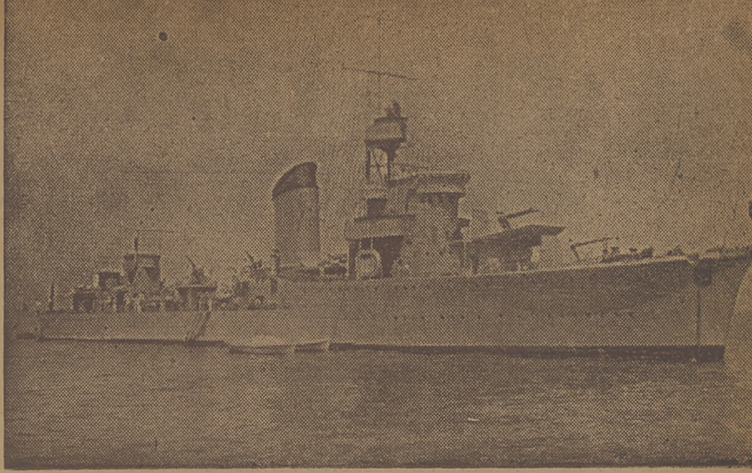
JAK NAJLICZNIEJSZY UDZIAŁ CZYTELNIKÓW W KONKURSIE-ANKIECIE ZAGWARANTUJE PODNIESIENIE POZIOMU PISMA

O.R.P.

GROM

W OPERACJI

NARWIK



... Dziwna noc zapadła nad Narwikiem...

Chociaż zegary wskazują godzinę 23.00, niebo ma kolor szaro-popielaty, a na północy nawet lekko seledynowy. Woda fiordu jest gładka i czarna jak smoła. W świetle pożarów można jednak na jej powierzchni zauważyć tłuste, nieruchome plamy oliwy z zatopionych statków. Narwik stanowi dziś jedno wielkie cmentarzysko wraków różnego typu i różnych narodowości. Właśnie tonie znów jakiś osmalony tramp, którego tutaj, w „dalekim, cichym fiordzie" zastała wojna. Dwa dni przedtem — trafiły go polskie pociski i zapaliły. Po dwóch dniach kopcenia czarnym dymem, z sykiem zanurza się w lodowatą wodę fiordu, otaczając się obłokiem pary.

— Czy wiesz, który to już statek tonie na naszych oczach? — zapytuje zaczajony w okopie na wybrzeżu niemiecki żołnierz swego towarzysza.

— Chyba dwudziesty... — próbuje odgadnąć zapytany.

— Nie, mój kochany — dwudziesty siódmy!.. Rozumiesz?!! Dwudziesty siódmy, nie licząc „porąbanych" naszych kontrtorpedowców w Rombaken-Fiordzie!*)...

Cisza...

W oddali, w okolicach Ankenes — płonie jakiś norweski domek i nieustannie dymią dopalające się w porcie wraki. Samo miasto pogrążone jest w kompletnym mroku. Mimo zimna Niemcy nie palą żadnych ogni. Zdrętwiali od mrozu trwają na swych stanowiskach, z lękiem i niepokojem spoglądając ku gardzieli Beis-Fiordu, gdzie rysuje się niewyraźnie czarny, podłużny cień. To postrach Narwiku — „Samotny krażownik" — „Potiomkin" — jak go nazywają niemieccy marynarze.

W dzień zasypuje ich gradem pocisków, zwłaszcza przy najmniejszym zaobserwowanym ruchu na wybrzeżu. Głównie strzeże osławionego lofockiego toru kolejowego, posyłając w tym kierunku salwy całej artylerii.

Jest sam. Angielskie okręty wojenne pozostają wciąż gdzieś, u wejścia do Ofot-Fiordu i strzegą wyładunków wojsk pod Harstad na wyspie Hinnoöy, oraz w Skjomen i Herjang-Fiordzie. Wystarczy przeczytać niemieckie wspomnienia uczestników walk o Narwik, aby znaleźć całe kolumny narzekań i przekleństw na ów okręt. Z lądu dostrzeżono już i rozpoznano jego banderę. Wszyscy wiedzą, że to polski „torpedokreuzer".

Nazywa się „Grom"...

*

Narwik leży na półwyspie, mając od północy Rombaken-Fiord, a od południa Beis-Fiord. Samo miasto wygląda z daleka jak osada karzełków, zbudowana z pudełek od zapałek. Położone jest u stóp urwistych gór, z których Rombakstötta, Fagernestjell i Beisfiordtötta pokryte są wiecznym śniegiem. Po przeciwnej stronie portu wznosi się potężny, skalisty masyw, nazwany przez miejscową ludność „Śpiącą Królową".

Narwik leży między 68, a 69 stopniem szerokości geograficznej północnej, to znaczy na północ od koła podbiegunowego. Miejscowy klimat odznacza się krótkim latem i długą zimą. Od końca maja, aż do końca lipca słońce w ogóle nie zachodzi. Za to w zimie przez równie długi czas trwa nad Narwikiem bez przerwy ciemna, polarna noc.

Swoją egzystencję zawdzięcza miasto cieplemu prądowi, — Golfstrom, który płynie aż z dalekiej zatoki Meksykańskiej. Prawdziwy port „nad dalekim, cichym fiordem" — do którego pewnego dnia niemieccy żołdacy wnieśli pożogę wojny i zniszczenie...

*

Mijają dni... Walka o Narwik zaczyna przybierać żywsze tempo. Akcja natarcia aliantów rozwija się coraz bardziej, a wojska ich postępują naprzód — oskrzydlając miasto. O.R.P. „Grom" krąży dalej pod samym nosem Niemców, wysyłając na miasto i pozycje nieprzyjacielskie grad żelaza. Marynarze polscy znają już każdy dom i każdy kąt w Narwiku, mimo, że nie stanęli jeszcze na lądzie. Całe dni upływają na dokładnym badaniu terenu i ostrzeliwaniu nieprzyjacielskich pozycyj.

Razem ze wzmożoną działalnością aliantów, przychodzi pomoc Niemcom. Prócz zrzutów z powietrza, oraz desantów spadochronowych, akcję obrony Narwiku wspomagają coraz częstsze natarcia lotnictwa niemieckiego. Od jednego z takich ataków ginie O.R.P. „Grom". Trafiony celnymi bombami tonie w przeciągu kilku minut, wraz z czwartą częścią załogi (5. 5. 1940). Uratowani marynarze zostają przyjęci na pokład jednego z okrętów angielskich...

.. I kiedy wciągnięci do boju pod Ankenes, polscy piechurzy spoglądają z wysokości granitowych grzbietów na wody fiordu, rozróżniają tylko skryty pod przezroczystą powierzchnią zatoki — szary cień wojennego okrętu. Taki moment opisuje między innymi w swoich wspomnieniach Ksawery Pruszyński**) tworząc tym epitafium do dziejów samotnego strażnika Narwiku i bohaterskiej jego załogi.

O.R.P. „Grom" nie powróci już nigdy do swej macierzystej Gdyni. W dalekim Narwiku znalazł swą ostatnią przystań, śniąc o oksywskim basenie...

Sł. Sierecki.

---

*) Dialog autentyczny (K. W. Marek — Wir hielten Narwik).

**) „Droga wiodła przez Narwik".

JUGOSŁOWIAŃSKA FLOTA WOJENNA

Adriatyk ma dużo podobieństwa z Bałtykiem, jeżeli chodzi o położenie w stosunku do mórz otwartych, a Polska z Jugosławią — w zakresie budowy państwa morskiego. Stąd już przed wojną interesowano się u nas żywo flotą jugosłowiańską. Rozwój jej był jednak bardzo skromny i powstrzymany przez dwa błędy ówczesnego rządu. Pierwszym była aprobata na imperialistyczny skok Mussoliniego do Albanii, drugim zacieśnienie programu morskiego do samych lekkich jednostek.

Błąd pierwszy uczynił cieśninę Otranto bramą zamykającą wyjście okrętów jugosłowiańskich na morze Śródziemne. Drugi — zmarnował możliwości taktyczne i tradycje Jugosłowian, jako pierwszorzędnych marynarzy we flocie austryjacko - węgierskiej szczególnie na pancernikach. Nawet Niemcy przyznawali, że bitwę pod Lissą wygrali Słowianie.

Tak więc, gdy nastąpił atak niemiecko - włoski na Jugosławię w 1941 r. przyszła katastrofa. Jedynie okrętowi podwodnemu „Nebojsa" typu „Osvetnik" (975 ton) udało się przejść przez Otranto i dostać się do sił aliancikich. Reszta wpadła w ręce „osi". Włosi zabrali i wcielili do swej floty następujące jednostki: krążownik torpedowy „Dubrovnik" jako „Premuda", dwa kontrtorpedowce „Ljubljana" jako „Sebenico" i „Zagreb", okręt podwodny „Smeli" jako „Rismondo" i dwa stawiacze min „Jastreb" jako „Sirona" i „Labud" jako „Orione".

Nie gorzej obłowili się Niemcy. Obsadzili transportowiec wodnosamolotów — „Zmaj", kontrtorpedowiec „Beograd", sześć torpedowców, siedem ścigaczy, cztery okręty podwodne I i II po 250 ton oraz „Osvetnik" i „Hrabri", 9 stawiaczy min i 4 monitory rzeczne.

Zatopione w czasie walk zostały: krążownik lekki „Dalmacija" (2360 ton) i trzy ścigacze „Durmitor", „Kajmakcalan" i „Velebit".

Jugosłowianie nie upadli jednak na duchu. Utworzyli maleńką eskadrę wojenną, która przez cały czas wojny walczyła przeciwko „osi". Admiralicja przekazała jeden mały kontrtorpedowiec eskortowy „Split" (900 ton, 4 działa 102 mm, 8 — 40 mm pl., szybkość 27$^1/_2$ węzła), korwetę „Nada" (ex „Mallow" 925 ton, 18 węzłów, 1 działo 102 mm, 8 — 40 mm pl.,) oraz ścigacz „Velebit" 60 ton. Gdy dołączymy do tego „Nebojsę" będziemy mieli całość eskadry.

Włosi wykorzystywali okręty jugosłowiańskie do akcji przeciw Sprzymierzonym. Stąd też stracili wszystkie z wyjątkiem „Dubrovnika" (1880 ton) 37 węzłów, 4 działa 140 mm, 2 — 84 m pl., 6 — 40 mm pl., 2 nkm pl., 6 wyrzutni torpedowych). Jednostka ta została zwrócona Jugosławii po zawieszeniu broni.

Niemcy jakoś nie pokazywali się zbytnio na morzu i nie stracili nic ze swych trofeów, tak, że po kapitulacji w 1945 r. powróciły one pod swe dawne bandery.

Szczęśliwym trafem zachował się także znajdujący się na stoczni krążownik torpedowy „Split" o wyporności 1845 ton (najniższa), uzbrojony w pięć armat 140 mm, dziesięć 40 mm pl, osiem n. karabinów maszynowych, sześć wyrzutni torpedowych 533 mm, rozwijający w kontrakcie szybkość 38 węzłów. Jest to rozwinięcie „Dubrovnika".

Nowy rząd jugosłowiański zdołał już naprawić pierwszy błąd przedwojenny. Albania jest dziś złączona sojuszem z narodem południowych Słowian. Już nie będzie zamknięta cieśnina Otranto.

W zakresie drugiego problemu — rozbudowy floty wojennej — wyzyskano szereg okrętów włoskich o ogólnym tonażu około 9 000 ton, nawet Anglicy oddali — o dziwo — cztery przez siebie kontrolowane jednostki i to bez demontażów!

Ograniczenie stanu floty włoskiej zmniejsza dystans między dwoma państwami i daje Jugosławii duże szanse w rywalizacji o prymat na Adriatyku.

Obserwując energiczne posunięcia marszałka Tito, można mieć pewność, że Jugosławia wkrótce stanie się znaczną siłą morską.

Józef Modrzejewski.

SPORT W MARYNARCE

MARYNARKA W MISTRZOSTWACH POLSKI I MAR. WOJ.

W najbliższych dniach rozpoczną się w Marynarce Wojennej rozgrywki w ramach Zimowych Mistrzostw Mar. Woj. Zawody te obejmą szereg konkurencji, między innymi boks, pływanie i szermierkę. Walka o tytuły i pierwsze miejsca rozegra się tym razem w finale pomiędzy zespołem Głównego Portu, a Kadrą Mar. Woj.

Na odbywające się w Olsztynie Zimowe Mistrzostwa Lekkoatletyczne Polski w hali, zostali wyznaczeni do reprezentacji Wybrzeża czołowi lekkoatleci Marynarki, którzy posiadają już na swym koncie szereg ogólnokrajowych sukcesów.

MISTRZ W. P. CONTRA VICE-MISTRZ POLSKI

W spotkaniu bokserskim między okręgami Łódź i Wybrzeże barwy Wybrzeża w wadze ciężkiej reprezentował mistrz WP. mat Koralewski, który walczył z wicemistrzem Polski Jaskółą. Mimo słabszej kondycji fizycznej i lżejszej wagi, mat Koralewski rozwiązał dobrze technicznie i taktycznie spotkanie, ulegając jedynie nieznacznie w/g orzeczenia sędziów na punkty. W drugiej rundzie jeden z silnych ciosów marynarza posyła wicemistrza Polski na deski. Już w pierwszej rundzie mat Koralewski uległ kontuzji skroni, jednak prowadził do końca równą walkę.

DRUŻYNA BOKSERSKA „FLOTY" W A-KLASIE

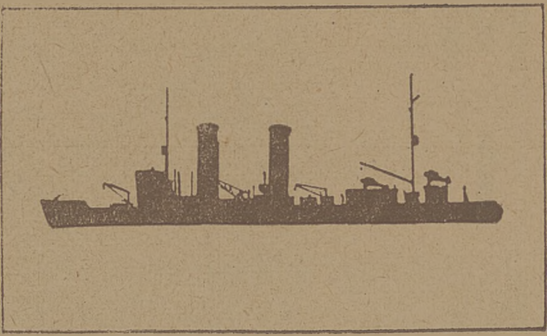
Drużyna bokserska „Floty", która po rozgrywkach w B-klasie zdobyła tytuł mistrza przed „Gryfem" z Wejherowa i „Mewą" z Gdańska, weszła do A-klasy i weźmie udział w następnym sezonie w mistrzostwach drużynowych Wybrzeża. Spodziewane jest zasilenie drużyny w nadchodzącym sezonie przez szereg czołowych pięściarzy Wybrzeża, którzy zostaną wcieleni do Marynarki w następnym poborze rekruta. Obecnie w drużynie są znani bokserzy, mistrzowie WP.: mat. Iwański, mar. Buzowski, mat Koralewski i reprezentant Polski na mecz ze Szwecją, mar. Lik.

ROZWÓJ SPORTOWEGO KLUBU MAR. WOJ. „FLOTA"

WKS „Flota" przekształcił się na ostatnim Walnym Zebraniu w Reprezentacyjny Klub Sportowy Marynarki Wojennej. Utworzono szereg delegatur przy większych oddziałach. Nawet w Kołobrzegu i Szczecinie zostaną zorganizowane kluby sportowe. W ramach centralnego Klubu „Flota" powstało szereg sekcji od lekkoatletycznej poprzez jachtową, aż do... wędkarskiej włącznie. Każdy oficer i podoficer zawodowy będzie członkiem Klubu i weźmie czynny udział w życiu sportowym w jednej z sekcji. Prezesem Klubu „Flota", który pozostaje pod protektoratem i osobistą opieką kontradmirała Mohuczego, został kmdr. Kasperski, a kapitanem sportowym pozostał kmdr. ppor. Skowroński. W wyniku tej reorganizacji i rozszerzenia zasięgu Klubu Mar. Woj. „Flota", przed sportem marynarskim otworzyły się nowe możliwości rozwojowe. **Jot.**

RADZIECKIE LODOŁAMACZE *w czasie wojny*

Związek Radziecki panując nad olbrzymiemi obszarami arktycznymi, posiada jedną z największych na świecie flotę lodołamaczy. W skład jej wchodzi oprócz starych lodołamaczy w rodzaju „Jermaka" wyb. w r. 1898, czy „Krasina", szereg nowoczesnych jednostek, budowanych w ostatnich latach, z których „Stalin" zalicza się do największych statków tego typu.



Nazwy wielu z radzieckich lodołamaczów stały się popularne na całym świecie, dzięki licznym ekspedycjom w głąb Arktyki.

Wielką rolę odegrała radziecka flota lodołamaczy podczas przekształcenia Wielkiego Północnego Szlaku Morskiego w regularną linię morską. Od poszczególnych ekspedycji organizowanych na „Sybiriakowie", „Czeluskinie", „Litke" i szeregu innych, przystąpiono do normalnej eksploatacji arktycznych linii morskich; liczne karawany statków poprzedzane przez lodołamacze zaczęły przepływać w oba krańce Arktyki, w ciągu jednego sezonu nawigacyjnego.

Z chwilą wybuchu wojny, przed radzieckimi lodołamaczami stanęło zadanie torowania drogi konwojom sojuszniczym, udającym się do Murmańska, Archangielska i portów Dalekiego Wschodu. Lodołamacze otrzymują silną artylerię przeciwlotniczą przeciwko częstym atakom lotnictwa nieprzyjacielskiego.

Doceniając olbrzymie znaczenie jakie posiadają dla Związku Radzieckiego jego północne linie morskie, Niemcy starali się przy pomocy lotnictwa, okrętów podwodnych i jednostek nadwodnych zablokować zachodnie wejście do Arktyki. Celem zniszczenia stacji polarnych i uniemożliwienia prowadzenia normalnych badań naukowych, wysłali oni na wody arktyczne swój „liniowiec kieszonkowy", który ostrzeliwuje i niszczy stacje polarne oraz zatapia małe statki hydrograficzne „Szokolskij" i „Nord".

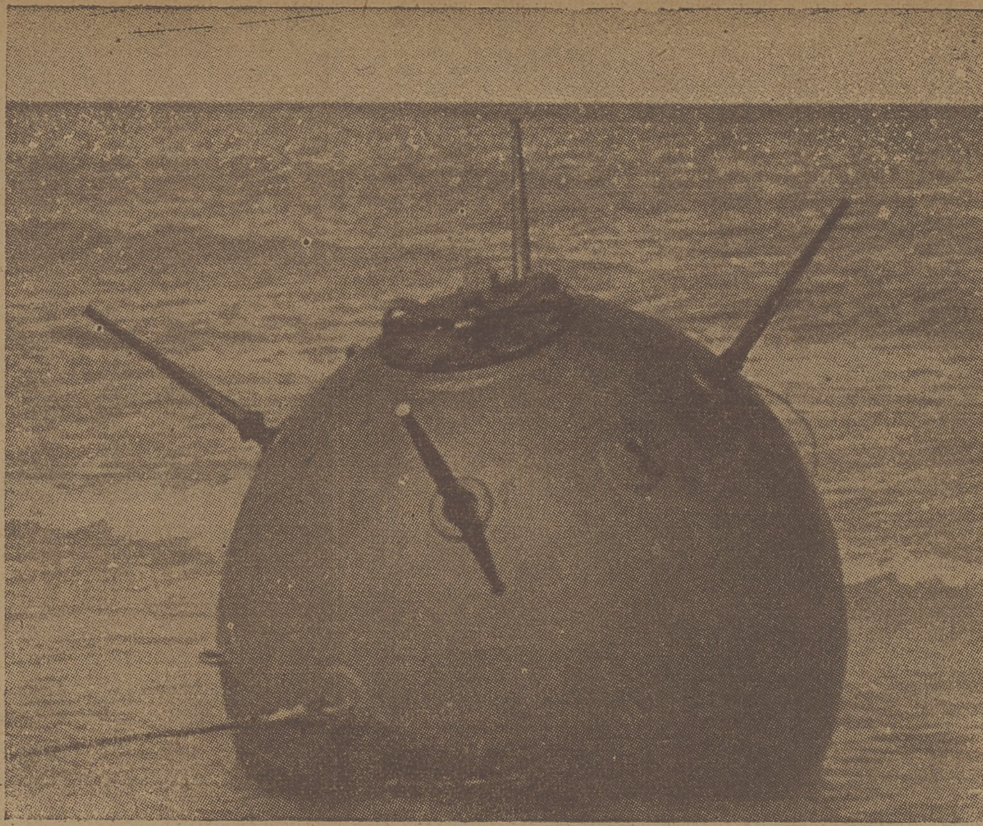
Podczas wykonywania swych zadań, lodołamacze niejednokrotnie nawiązywały kontakt bojowy z jednostkami nieprzyjacielskimi, zatapiając nieprzyjacielskie okręty podwodne przy pomocy bomb głębinowych i artylerii pokładowej.

Po wojnie, lodołamacze powróciły do swych pokojowych zadań, przeprowadzając karawany statków, dostarczając zaopatrzenia licznym stacjom polarnym, zmieniając ich załogi itp. Niektóre lodołamacze przy pomocy samolotów pokładowych przeprowadzają stałe wywiady lotnicze, informując flotę wielorybniczą o pojawianiu się wielorybów. Obecnie prowadzone są intensywne prace hydrograficzne, zmierzające do jak najszybszego zlikwidowania „białych plam" na mapach Północnego Szlaku Morskiego. **(b.k.j.)**

Wybrzeże w okowach lodu



MINY



Mina francuska SM-5, której używaliśmy na naszych okrętach podwodnych — stawiaczach min OORP „Wilk", „Ryś" i „Żbik".

Minę użyto po raz pierwszy jako broń morską w r. 1777 w amerykańskiej wojnie niepodległościowej; swą wartość bojową okazała ona jednak dopiero w czasie operacyj na Dalekim Wschodzie w 1905.

W okresie pierwszej wojny światowej 1914-16 r. alianci postawili ogółem 200.000 min. Przeciw blokadzie wybrzeży wystawili wtedy Niemcy 400 jednostek, przeznaczonych do poławiania i niszczenia min. Jednostkom tym do końca wojny, mimo dużych strat — udało się utrzymać wolne przejście dla okrętów podwodnych.

W latach 1939-45 wojna minowa znalazła znacznie powszechniejsze zastosowanie, tym bardziej kiedy do stawiania zagród minowych szerzej przystosowano i użyto nie tylko jednostki nadwodne, ale także okręty podwodne i samoloty. Sama właściwa broń — mina, została niemal fantastycznie udoskonalona. Zjawiły się takie „dziwy" — jak miny dźwiękowe i magnetyczne, których ofiarą padło wiele okrętów podwodnych niemieckich.

Jak wyglądała wojna minowa na obszarze polskich wód terytorialnych?

Rzecz jasna, że w r. 1939, przeciwstawiając potędze wroga skromne siły morskie, uszczuplone jeszcze ubytkiem trzech najlepszych jednostek, które wysłano w przeddzień wybuchu wojny do Anglii — nie można było myśleć o poważnych operacjach morskich. Główną uwagę zwrócono więc oczywiście na obronę wybrzeży przy użyciu, jako zasadniczego środka obronnego — artylerii brzegowej i zagród minowych, oraz broni zaczepnej — okrętów podwodnych, których posiadaliśmy pięć. Z owych pięciu — trzy, a mianowicie „Ryś", „Żbik" i „Wilk", przystosowane były do podwodnego stawiania min. Z jednostek nadwodnych wymienić należy O. R. P. „Gryf", nowoczesny stawiacz min, zabierający na pokłady 300 sztuk i 6 trawlerów klasy „Czajka" — posiadających na pokładach po 20 min. Tak więc — mimo szczupłej liczby naszej floty, wystarczała ona do przeprowadzenia działań, zmierzających do minowej obrony wybrzeży.

Zagród minowych postawiono ogółem 5, co było głównie dziełem naszych jednostek

ORP. „Błyskawica". Praktyka wykazała, że zwykły karabin w rękach dobrego strzelca potrafi doskonale unieszkodliwić pływające miny.



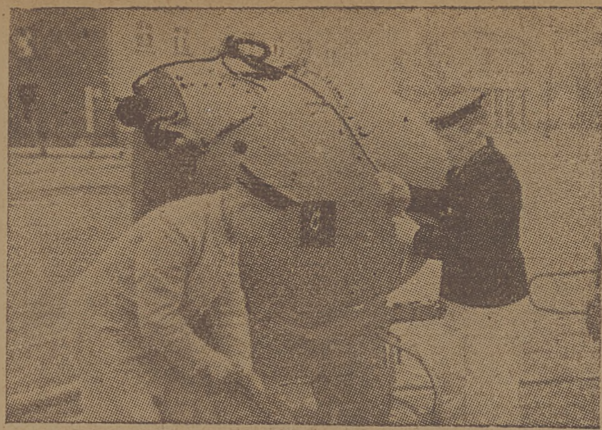
podwodnych. Poza tym, zaminowane zostały wszystkie wjazdy do portów i Zatoka Pucka, co znów przeprowadziły z dobrym wynikiem — trawlery. Najpoważniejsza jednostka, przeznaczona do tego celu — O. R. P. „Gryf" — została o świcie 1.IX.39 silnie uszkodzona bombami lotniczymi, następnie zaś 3.IX.39, w czasie ponownego ataku na Hel — zatopiona. Jak skuteczna okazała się minowa obrona wybrzeży, świadczą straty niemieckie, poniesione w czasie walk o wybrzeże. Jeden z nieprzyjacielskich okrętów wojennych „M-85" (600 t. wyporności) wjechał na minę już w trakcie kapitulacji Helu i zatonął w niecałe pół minuty, tylko kilku ludzi załogi uratował towarzyszący mu „M-122".

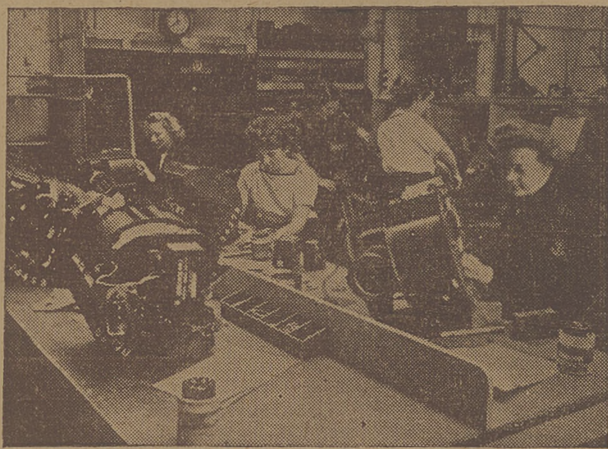
W czasie walk o wyzwolenie wybrzeża w r. 1945 — Niemcy zaminowali obszar wód terytorialnych chaotycznie i bardzo gęsto. Nad usunięciem tych min pracują już od dawna polskie i radzieckie trawlery. Mimo ofiarnej i bohaterskiej pracy ich załóg, niebezpieczeństwo min nieprędko zostanie zupełnie zlikwidowane.

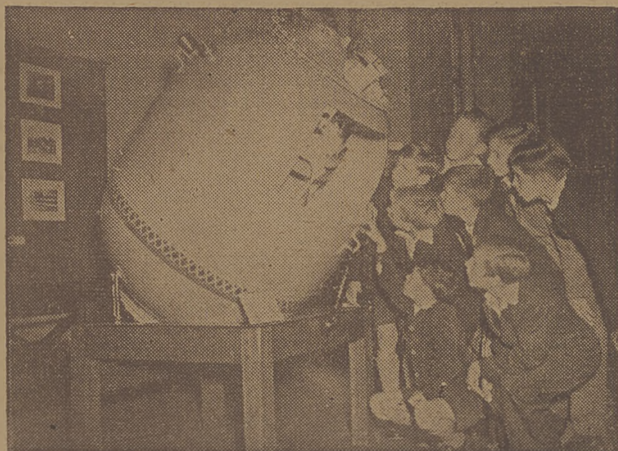
Do dziś dnia, nie wszystkie baseny portu gdyńskiego nadają się już do użytku, ponieważ stwierdzono w nich obecność min magnetycznych, żegluga zaś odbywać się może tylko po określonych szlakach morskich.

Odrodzona Marynarka Wojenna rozporządza trzema typami okrętów, przeznaczonych do poławiania min. Są to trawlery klasy „Czajka" (te same, które tak dzielnie spisały się w r. 1939), trawlery klasy „Kormoran", oraz uzbrojone kutry trałowe. Dzień w dzień, czy pogoda lub nie — nasi marynarze prowadzą na ich pokładach swą trudną pracę nad oczyszczeniem z min — terytorialnych wód polskich od Szczecina do Gdańska.

Uwaga: W jednym z najbliższych numerów zamieścimy obszerny artykuł n. t. nowoczesnych sposobów wydobywania min najnowszego typu.



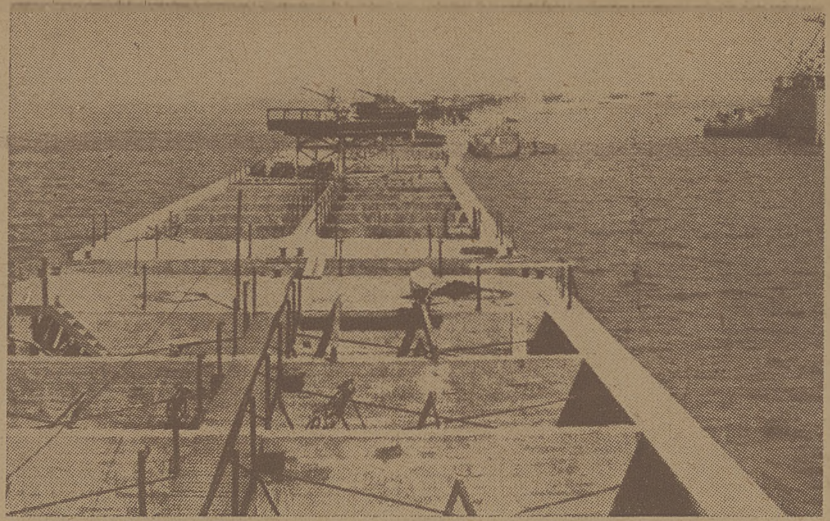




NA ZDJĘCIACH:

Od góry: 1) Jedna z min, która wraz z naszymi okrętami podwodnymi „przetrwała wojnę" w Szwecji na internowaniu. 2) Kobiety z bryt. Służby Pomocniczej w czasie minionej wojny brały również udział w produkcji min. Jak z tego wynika, kobiety potrafią robić nie tylko „słodkie miny". 3) Młodzież angielska ogląda niemiecką minę magnetyczną na Wystawie Techniki w South Kensington.

„MULBERRY” sztuczne porty



Kesony „Phoenix”, zatopione celowo i użyte jako falochrony portu Mulberry B.

Do najwspanialszych wyczynów ostatniej wojny, zarówno pod względem technicznego przygotowania jak i wykonania, należała bez wątpienia „Operation Overlord”, stanowiąca część gigantycznych działań, objętych ogólną nazwą „Operation Neptune” (desant w Normandii).

Skrót kodowy „Operation Overlord” był określeniem prac, związanych z przygotowaniem do wysadzenia oddziałów desantowych na wybrzeżach normandzkich, oraz dostarczeniem zaopatrzenia dla działań wojennych na kontynencie.

Szefowie Sztabów Operacyjnych Wielkiej Brytanii i Ameryki, zebrani w czerwcu 1943 r. w Londynie celem przedyskutowania planów inwazji doszli do przekonania, że punktem wypadowym przyszłego desantu nie może być żaden z istniejących portów, dookoła których Niemcy zorganizowali silną obronę — ale sztucznie zbudowane nowe porty na wybrzeżach Normandii.

Już początkowe plany przewidywały, że porty te będą musiały przeładowywać dziennie 12.000 ton i około 2.500 pojazdów mechanicznych różnego rodzaju, oraz, że praca ich będzie musiała być obliczona co najmniej na okres 90 dni.

Z jednej strony, warunki taktyczne wymagały przeprowadzenia tych planów w całkowitej tajemnicy — niezmiernie trudnej do utrzymania w pracy o takim zakroju, z drugiej znów — wymagały pośpiechu i olbrzymich przygotowań technicznych.

Komisja Ekspertów Admiralicji angielskiej i War Office, wspólnie z ekspertami amerykańskimi, opracowała kilka projektów, z których jednak żaden nie wydawał się zadawalający. Wtedy Churchill powziął ostateczną decyzję, zatwierdzając wykonanie najlepszego z projektowanych rozwiązań. „Nie spierajmy się o sprawę. Trudności same będą się spierać ze sobą” — oświadczył premier Anglii w decydującym rozkazie.

Decyzja została powzięta. Czas naglił. Z projektów opracowanych uprzednio przez komisje ekspertów pod kierownictwem lorda Mountbatten, Szefa Połączonych Operacji, wyłonił się ostateczny kształt przyszłej „Operation Neptune”.

Ze względu na podział terenu desantowego na Wybrzeżu Normandii na dwa sektory, brytyjski i amerykański, wynikła potrzeba zaopatrzenia ich w porty, które umożliwiłyby dostarczenie odpowiedniej ilości zaopatrzenia.

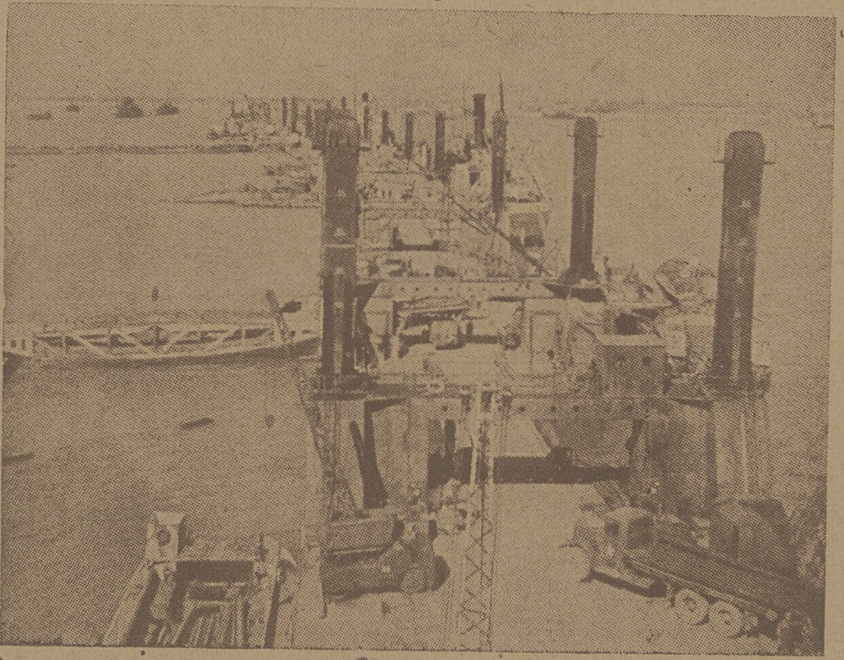
Należało więc stworzyć dwa sztuczne porty u wybrzeży normandzkich, których zakres przeładunkowy i obszar — równałby się obszarowi portu w Dover. Mówiąc innymi słowami, pod ogniem nieprzyjacielskich baterii, w trakcie toczących się działań, w okresie niespełna 2 tygodni, należało wybudować porty, których budowa normalnie wymagałaby 5—6 lat. Zadanie, zdawałoby się — niemożliwe, które niestrudzona energia geniuszu ludzkiego przemieniła w realne kształty, stanowiące klucz do zwycięskich działań desantowych.

Operacja Overlord — stanowić może najwybitniejszy przykład gigantycznego planu, drobiazgowo przygotowanego i przeprowadzonego skrupulatnie.

Ze względu na toczące się działania wojenne, poszczególne etapy pracy musiały być rozdzielone, zorganizowane i przeprowadzane oddzielnie, aby dopiero w końcowej fazie D-Day (ostateczna data desantu) wszystkie elementy, sprowadzone na przeznaczone miejsce, zlać w jednolitą formę sztucznych portów, pod nazwą „Mulberry”.

Oba porty budowane były w myśl tych samych planów, co umożliwiło lepszą organizację pracy.

Dla sektora amerykańskiego przewidziany był port Mulberry A (amerykański), który miał powstać w sektorze „Utah”, w pobliżu francuskiej wioski rybackiej, St. Laurent sur Mer; dla sektora brytyjskiego port Mulberry B (brytyjski) miał być założony w sektorze „Juno”, koło wioski Arromanches.



Pomosty i pontony portu Mulberry B w czasie wyładunku sprzętu wojennego.

Prace przygotowawcze zakrojone były na szeroką skalę. W pierwszym rzędzie trzeba było zbadać teren przyszłej budowy, jego warunki hydrograficzne, klimatyczne itp. Przestudiowano szereg zdjęć lotniczych, sprawozdania meteorologiczne, mapy morskie wybrzeży, raporty i meldunki z terenu. Początkowa decyzja wykonania desantu przewidywała jego rozpoczęcie w maju, jednak na skutek zadania gen. Montgomery rozszerzenia frontu desantowego, termin został przesunięty na czerwiec. Decyzja ta była o tyle szczęśliwa, że gdyby utrzymana została poprzednia data, to pomimo niezmiernie gorączkowej pracy i przygotowań, budowa portów Mulberry nie byłaby na czas przygotowana.

Sama budowa sztucznych portów obejmowała trzy fazy. Każdy port miał składać się z łamacza fal, utworzonego z żelbetowych kesonów, falochronu prowizorycznego z zatopionych statków i okrętów, oraz pływających pontonów wyładunkowych.

Dla obu portów wymagane było wybudowanie 146 potężnych bloków kesonowych. Ze względu na różnolitość zagłębienia portów, bloki te musiały być budowane w różnej wielkości, od największych o wyporności 6044 ton do małych o wyporności 1372 ton. Budowa ich pochłonęła 600 000 ton cementu i 31 000 ton stali. Kesony te stanowiły prawdziwe bazy pływające. Każdy z nich zaopatrzony był w pomieszczenia mieszkalne dla obsługującej je załogi, składy amunicji, oraz wmontowane działa Boforsa, które stanowiły zwiększenie obrony przeciwlotniczej portów. Olbrzymie te kesony, budowane były w pobliżu ujścia Tamizy i na wschodnich wybrzeżach, a następnie zostały przyholowane i w określonym czasie zatopione na wskazanym miejscu.

Ponieważ od momentu rozpoczęcia desantu, równocześnie zaczęły by się prace, związane z montowaniem portu, które trwałyby kilka dni — wyłoniła się konieczność stworzenia od razu w pierwszych dniach osłony falochronowej dla drobnych barek desantowych i wyładunku mniejszych statków. Problem ten rozwiązano przez stworzenie zapory falochronowej, powstałej z zatopienia szeregu większych jednostek morskich, statków i okrętów. Powzięcie tej decyzji świadczy bezsprzecznie o rozmachu tej operacji, która nie wahała się w okresie niezmiernych trudności tonażowych poświęcić na zatopienie wielkich jednostek morskich. Ta część pracy otrzymała nazwę kryptonimową „Goosberry”.

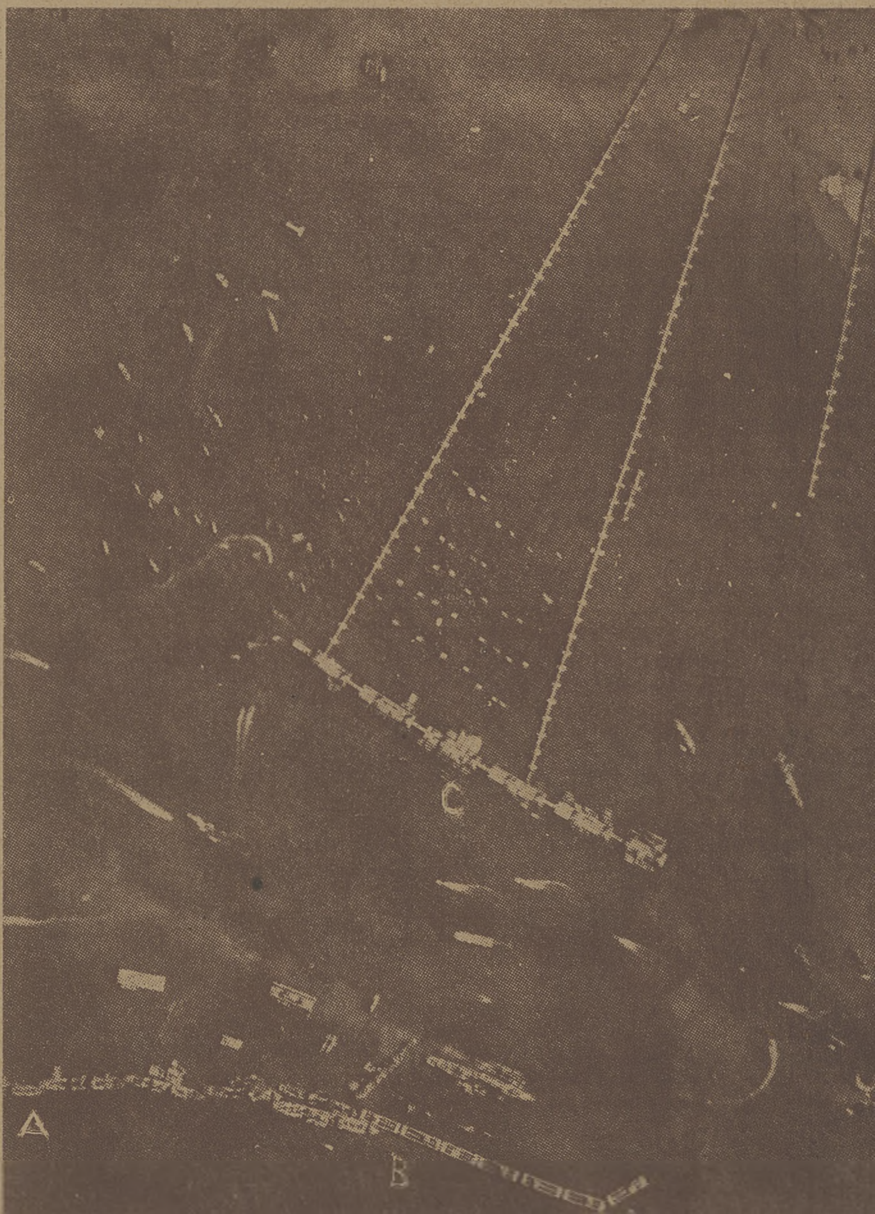
W myśl ogólnego planu „Operation Neptune” miano postawić pięć takich zapór falochronowych, dwie dla portów i trzy w miejscach desantów pomocniczych. Dla tego celu przewidziano 70 jednostek morskich. Sprowadzeniem tych jednostek (Operation Corncobs) i zatopieniem ich w oznaczonych miejscach, zająć się miała Admiralicja Brytyjska. Większość tych jednostek stanowiły duże statki frachtowe (między nimi był polski statek s/s „Modlin”, dawny ORP. „Wilja”), oraz pancernik francuski „Courbet”, holenderski krążownik „Sumatra”, brytyjski krążownik „Durban” i pancernik „Centurion”. Jednostki te zostały umyślnie zatopione w ten sposób, że opierając się jeden o drugi, utworzyły spoisty wał wystających nad wodę kadłubów i nadbudówek — tworząc prowizoryczny falochron.

Na zatopienie tych jednostek Niemcy w dniu D-Day, zareagowali bombastycznym komunikatem: „Na naszych wodach przybrzeżnych został zatopiony całkowity konwój brytyjski”.

Wreszcie, jako trzecią fazę budowy Mulberry — należało przygotować pontony i nabrzeża do wyładunku drobnych statków. Tutaj inżynierowie natrafili na duże trudności konstrukcyjne. Różnica poziomu przypływu i odpływu na wybrzeżach normandzkich wynosi prze-

(Dokończenie na str. 18)

Fragment Mulberry B, widziany z samolotu. a) Goosberry — falochron zatopionych statków, b) Phoenix — zatopione kesony, c) Bombardoes — pontony i pomosty wyładunkowe.



TROTYL „na zimno"



Saper bezwzględnie należy do tego rodzaju ludzi, których zawód nie pozwala się mylić częściej niż jeden, jedyny raz. Taki, powiedzmy, artylerzysta, jeśli za pierwszym razem nie trafi w cel może sobie ostatecznie powiedzieć „a no do trzech razy sztuka", ale saper nie zdążyłby zliczyć do trzech... Ukryta gdzieś w ziemi mina nie uprzedza nikogo, że za chwilę ma zamiar wybuchnąć, artyleryjski niewypał może również zrobić niezbyt miłą niespodziankę a i bomba lotnicza też nieraz kryje w sobie niebezpieczną zagadkę, przy rozwiązywaniu której można łatwo stracić głowę, tak w przenośni jak i dosłownie. Prace te zresztą dotyczą przeważnie sezonu letniego. Sezon zimowy stawia przed saperem zupełnie nowe zadania. Fale mrozów powodują zamarzanie spławnych rzek, wejść do portów, basenów portowych, paraliżując tym samym normalną żeglugę. Paraliż ten doskonale potrafi jednak wyleczyć właśnie saper, który w dodatku ma w swym posiadaniu tak radykalne środki jak „zastrzyk" trotylu. Nawet stosunkowo małe dawki tego „lekarstwa" potrafią ożywić prąd rzeki, czy też wyzwolić z lodowych więzów kutry lub łodzie. To też Morski Batalion Saperów ma obecnie „ręce pełne roboty". W chłodne i mroźne dni długim rzędem







posuwa się oddział na swoje stanowiska. Jeśli ktoś nawet i odczuwa chłód, łatwo może się rozgrzać przy przygotowywaniu miejsca na ładunek wybuchowy, żłobiąc w twardym i nieraz grubym lodzie małą przerębię.

Oddział pracujący pod dowództwem ppor. Kordeckiego przy zabezpieczaniu mostu w Opaleniu podzielił się na trzy grupy. Podczas gdy jedni robią miejsca na ładunek wybuchowy, inni troskliwie przygotowują ładunki trotylu, reszta zaś przygotowane ładunki umieszcza w upatrzonych miejscach. Następuje moment najbardziej groźny i najbardziej malowniczy. Z bezpiecznego miejsca przez lornetkę można doskonale obserwować efekt własnej pracy. Fontanna spienionej wody, zmieszana z odłamkami skruszonego lodu, wytryska w górę i z szumem opada na rozkołysaną powierzchnię zamarzłej rzeki. Porozbijane spiętrzone kry ruszają powoli z prądem rzeki, która, zdawać by się mogło, spływa raźniej, uwolniona z lodowej powłoki.





DWUOSOBOWE ŁODZIE PODWODNE

Wielka katastrofa, jaka spotkała flotę Stanów Zjednoczonych pod Pearl Harbor, pozostaje do dziś dnia tematem rozważań wielu wybitnych specjalistów wojskowych, morskich i lotniczych. Nad wyświetleniem przyczyn tej klęski pracowała przez długi okres specjalna komisja śledcza U.S.A., a materiały przez nią zebrane odkryły szereg rewelacyjnych faktów. Mimo to jednak w dotychczasowych publikacjach o klęsce w Pearl Harbor pominiętych zostało wiele istotnych zagadnień i faktów. I tak na przykład na łamach francuskiego pisma morskiego „Marine Nationale" omawiając przyczyny zwycięstwa japońskiego w napadzie na Hawaje, Pierre Chaumois przypisuje zatopienie szeregu jednostek floty amerykańskiej atakom bombowym lotnictwa japońskiego, co mija się w znacznej mierze z rzeczywistością.

W ataku Japończyków na Pearl Harbor, obok lotnictwa startującego z lotniskowców, wybitny udział wzięły też lilipucie dwuosobowe łodzie podwodne, bazujące na specjalnych okrętach. Przed wybuchem wojny dużo mówiło się o żywych torpedach japońskich. Lilipucie łodzie podwodne nie są jednak torpedami, gdyż po wykonaniu ataku torpedowego wracają do swego macierzystego okrętu. Japońska dwuosobowa łódź podwodna nie była pływającym pociskiem, rozrywającym się w chwili zetknięcia się z celem, lecz doskonale skonstruowanym miniaturowym okrętem podwodnym, który stał się groźną bronią morską. Te właśnie maleńkie łodzie podwodne w znacznej mierze przyczyniły się do japońskiego zwycięstwa w Pearl Harbor, torpedując i zatapiając szereg dużych jednostek amerykańskich, w tym jeden z okrętów liniowych.

Japońskie dwuosobowe łodzie podwodne posiadały zasięg działania nie przekraczający kilkuset kilometrów, to też na pole walki były one transportowane na pokładzie specjalnych okrętów-matek. Okręty te były dostosowane do swego zadania, posiadając szereg pomieszczeń dla przewożenia lilipucich łodzi podwodnych, zarówno na pokładzie jak i pod nim. Okręt-matka zaopatrzony był też w odpowiednie dźwigi za pomocą których po zbliżeniu się do celu spuszczał łodzie na wodę. Od tego momentu mała łódź podwodna działała jako samodzielna jednostka bojowa. Dziesiątki takich kieszonkowych łodzi podwodnych zostało przerzuconych pod Hawaje w dniu 7. 12. 1941 r., gdzie po spuszczeniu na fale, zaatakowały leżącą w porcie Pearl Harbor flotę amerykańską. Jednym z okrętów, przewożących lilipucie łodzie podwodne pod Pearl Harbor był to stary okręt-matka okrętów podwodnych „Taigei". Spuszczone na wodę z dala od celu ata-

(Dokończenie na str. 18)

UŚMIECH Gwiazdy Polarnej!



12 przygód mata Moreli.

Brunon Dzimicz

XI.

Konwój zygzakując, wytrwale kierował się północnymi szlakami ku wschodowi. Po minięciu Duńskiej Drogi, tej między Grenlandią i Islandią, zmienił generalny kurs w prawo, aby omijać z dala wszelkie lądy. Czym mniej ludzi zoczyło skupienie okrętów i statków, tym większe były szanse dojścia do celu. Po co ma je notować Jan Mayen, albo wyspa Niedźwiedzia.

Był okres późnej jesieni, dnia było niewiele — zaledwie kilka godzin. Zwiadowiec wroga nie zdążyłby wezwać niszczycieli, a w dniu następnym musiałby szukać na bezmiarach oceanu od nowa. Okręt podwodny mógł mieć wściekłe szczęście, bo trasa była rozpoznana przez własne lotnictwo. Poza tym, każdy marynarz wie, że kiedyś potknie się przecież na gładkim morzu... a nawigować trzeba, nie lękając się przeciwności.

Szaruga mgława, czasem kurniawa śnieżycowa. I niebo i morza odziane w nieprzytulną szarzyznę. Ziąb od marznącej stali.

Na „Ulewie" klamki przy drzwiach zaopatrzone szmatami, aby przy niebacznym chwycie bez rękawicy, nie zostawić naskórka na oszronionym mosiądzu. Mróz parzy boleśniej od ognia.

Załoga w szłykach,*) podwójnych swetrach, kożuchach i butach futrzanych chucha na zziębnięte, chociaż okryte palce. Policzki ma nasmarowane olejem, bo smalec gęsi łapiduchy spożyli na zakąskę z sucharami. Czyste powietrze północy wzmaga głód...

Na noc niebo odpina zasłonę. Pozostają tylko jarzące się gwoździe — bezliczba gwiazd. Z lewej burty błyskotliwa gwiazda polarna cieszy swym jaskrem serca nawigatorów: jest kojącym sprawdzianem dokładności obliczeń załamanych dróg. —

Czasem pramatka gotyku, zorza polarna o wybłyskach krótkiego spięcia skrzeczy i drga, krasząc złudnym fioletem stalowo-szmaragdowe wiry kipieli oceanu Lodowatego.

— Jak daleko teraz, wilgotnym żarem dysząca, puszcza rzeki Rufidżi, gdzie z Haniszem przytłukliśmy węża, myśli, nie spuszczając oka z kompasu, wachtowy sternik Morela.

Sternicy i sygnaliści mają teraz najwięcej roboty: dbają o swój okręt, a on o inne, jak zwinny, łyskający kłami owczarek o stado...

I tak mija doba za dobą, raczej noc za nocą, bo dnie są krótkie. Konwój sunie, jak chma-

---

*) Czapka z nausznikami.

wa mar bezszelestnie, bo radio milczy zaklęte, a nuż wróg podsłucha. A ze zbliżaniem się ku Europie, niebezpieczeństwo wciąż wzrasta, bo bazy manewrowe szwaby rozlokowali na wybrzeżach sponiewieranej Norwegii. I nastał taki świt, gdy wkrótce miano zmienić kurs na południowy, ku gardzieli morza Białego. Konwój już był dobrze zgrany, flagowe sygnały manewrowe dowódcy wykonywano zwinnie i sprawnie. Słońce, jak słabe dziecko przez poręcz balkonu, starało się wyjrzeć na świat z poza horyzontu. Raptem na prawym noku rej przewodnika załopotał sygnał „Ucho“ — „Lew“ — „widzę z prawej nieprzyjacielskich lotników“...

Radioci ocknęli się, poprawili słuchawki — zatrajkotały krótkofalówki. Kilka dzwonków telefonu bez drutu, kilka brzęczyków i zwinne charty konwoju, z najeżonymi już działami przeciwlotniczymi odskoczyły w bok od transportowców, rozsypujących się na gładziźnie mglawej, jak groch na dwubarwnym obrusie; zaróżowione grzywki fal bezpiecznie igrały na ciemnozielonej toni...

„Ulewa“ wykonując zadanie bacznie uważała, czy gdzieś nie przyczaiły się wilki podwodne lub nawet nawodne, aby rozpocząć polowanie na pojedyńcze, jakby opuszczone owce konwoju. Ale szyk czołowy krążowników osłony ani drgnął. Działa wysokopułapowe już grały, już dołączały się cieńsze odgłosy średniopułapowych... Na koniec, jak młotki w ręku wprawnego kowalczyka, zastukały niskopułapowe sprzężone działka.

Nalot był nurkujący... Wyborowy celowniczy kanonier Hanisz robił cuda: działko jego troiło się w pracy. Smugowe pociski, czerwone diabły, czepiały się nadlatujących bombowców, jak zażarta zgraja psów, zmuszając je do zbaczania z wybranego kierunku. Na koniec szósty wróg po prostu natknął się śmigłami na serię pocisków. Potężny wstrząs i runięcie w otchłań. Gejzer, który powstał w tym miejscu, był grubo większy od słupów wodnych po upadkach bomb. Jakiś podbity transportowiec pozbawiał się części pokładowego ładunku, wyrzucając go za burtę.

Tylko co przyjęto radiogram od dowódcy konwoju: „Dziękuję — Ulewa“, gdy inaczej odczuty wstrząs poderwał wszystkich na kontrtorpedowcu.

„Ulewa“ potknęła się. Celna bomba wyrwała jej kęs. Mostek dowódcy był ścięty w pół na ukos. Sterczało, jakby w mękach, powyginane żelastwo. Z bocianiego gniazda kapała krew, sycząc na rozżarzonym pokładzie. Krwawe szmaty czepliwie owijały się wokoło rei... Ale „Ulewa“ walczyła nadal, kładąc się powoli na prawą burtę. Transportowce bez strat uchodziły ku Nowej Zemli. Zapadała przedzmrokowa mgła. Były uratowane.

— — — — — — — — — — — — —

Oderwany od steru podmuchem bomby Morela poczuł tylko, że leci ku gwiazdom, ocuciło go na chwilę wpadnięcie do lodowatej wody. Starczyło sił uczepić się zbawiennej skrzyni, wyrzuconej z jednego z transportowców, wyczołgać się na nią, i... błyskawicznie ogarnąć pamięcią swe przeżycia od Miechowa do Kręgu Polarnego przed utratą przytomności... Gdy zamykał oczy uprzytomnił sobie, że na noc niebo wypogadza się i świecąca mu w nogach gwiazda polarna uśmiechnęła się czule... Fale przelewały się, bulgocząc, kołysały łagodnie skrzynię z nieprzytomnym marynarzem, zamarzającym po trochu. Lekkie pożegnanie życia.

— — — — — — — — — — — — —

Niska, na wpół śniegiem zaniesiona chata z nietartej sośniny. Gdy wyskakująca postać otwiera drzwi, para bucha na mroźne powietrze.

Morela przyszedł do siebie, jeszcze zziębnięty i obolały, na pryczy w śpiworze futrzanym...

— Tyle zmagań za darmo, myślał, aby wpaść w końcu w ręce odwiecznego wroga — Niemca. Aż westchnął... Ale przyjemne ciepło zmorzyło go znów, nie chciało się ruszać. Jeszcze przemknęła myśl — „czyżby szkopy trzymali mnie w takim cieple, może jestem u ingliszów“? i zasnął.

Po raz drugi ocknął się przy dźwiękach harmonii, ktoś dźwięcznym tenorem śpiewał. Słowa niepolskie przecież, ale dziwnie zrozumiałe, docierały do jego świadomości...

„I nie w tym rzecz, że działa grzmią
„A w tym, że znowu trele tną,
„Niebaczni zmagań w boju tym
„Słowiki w szale śpiewnym swym...
„A jutro znowu zawrze bój,
„Bo los wyznaczył nam ten znój,
„Nie dokochawszy mamy pójść
„Od naszych żon, od naszych pól
„Lecz z każdym krokiem w boju tym
„Nam bliższy dom jest w kraju swym...“**)

— Jakie to prawdziwe, pomyślał Morela i kichnął...

— Nu! nasza znajda odzywa się...

— Nalej jemu w gorło żywicielnoj władi! Otojdziot!

Morela poczuł, że ktoś ścisnął mu ręką policzki i wlał rację wódki do rozwartych ust... Połknął chciwie. Zrozumiał, że jest w Wielkiej Rosji, bo tylko ona i Polska mieli taką wódkę...

— U sojuszników jestem! Ulżyło mu na sercu. — Ale co z „Ulewą“? Gdzie koledzy?...

— Nu, szto inglisz — wodka gud?

— Ja nie inglisz, ja Polak...

— Poliak? A otkuda ty tam wziałsia? Władczy baryton przerwał rozmowę:

— Nie mieszaj jemu! Oczuchajetsia, sam raskażet... Puskaj spit...

— Nu, charaszo...

Morela zasnął po raz trzeci już spokojnie, nie darmo uśmiechnęła mu się gwiazda polarna, był w przyjaznych rękach.

Brunon Dzimicz.

(Dokończenie nastąpi).

**) Żołnierska pieśń, słowa Fatianowa.

MULBERRY - sztuczne porty

(Dokończenie ze str. 13)

ciętnie 20 stóp (ok. 7 m.). W tych warunkach nie można było myśleć o budowie stałych pomostów. Zastosowano więc sposób budowy, jaki był już wypróbowany przy budowie pomostów ładunkowych i promu, na najbardziej zmiennej co do poziomu wody rzece Yang-Tse-Kiang. Pomosty konstrukcyjne opierają się na pływakach, posuwających się w miarę podnoszenia poziomu wody pionowo po stalowych słupach, wspartych na dnie morza lub skałach. W ten sposób powstały pomosty, określone jako „Bombardoes", po których nie tylko poruszały się wyładowane ciężkie czołgi i maszyny ale przy których cumowały mniejsze i średnie jednostki dla wyładunku sprzętu i zaopatrzenia.

Od sierpnia 1943 r. do maja 1944 r. trwała gorączkowa praca na terenie całej Anglii. Wreszcie przygotowania zostały ukończone. Wyczekiwano na umówiony sygnał D-Day. Tym czasem w głównej kwaterze naczelnego dowództwa połączonych sił zbrojnych trwały nieprzerwane narady. Pomimo uprzednich, niezmiernie drobiazgowych studiów meteorologicznych, celem określenia najodpowiedniejszej daty — pogoda popsuła się i groziła dłuższym okresem burz. Od 20 lat wody kanału nie pamiętały tak silnych sztormów i nawałnic, jakie nastąpiły w okresie maja i czerwca Naczelny dowódca, gen. Eisenhower, decyduje się ostatecznie na przesunięcie ustalonej daty desantu o 24 godziny, na dzień 6 czerwca, gdyż niezmiernie silne fale uniemożliwiły amerykańskiej części desantu wyruszenie ze swych baz angielskich.

D-Day! Pod osłoną silnego ognia artyleryjskiego i lotnictwa, w dymie wybuchów i pożarów, rozpoczyna kierownictwo Mulberry swoją pracę. Wszystko jest już przygotowane. Z odległej Szkocji przybyły jednostki, które od razu w pierwszym dniu zostają zatopione w planie Goosberry, holowniki doprowadzają kesony; zatopienie każdego z nich trwa 22 minuty. Napływają poszczególne elementy pływających pomostów, które łączą saperzy, t. zw. Sea Bees („Pszczoły morskie"). Już w pierwszym dniu istnienia Mulberry ląduje 98 statków, a w drugim 216. Wszystko jest drobiazgowo przemyślane i przygotowane. Wszystko zostaje wykonywane w myśl planu.

O ile prace w porcie Mulberry B nie natrafiły na specjalnie silny opór nieprzyjacielski, o tyle na odcinku Utah i Omaha — amerykańskie siły spotkały się z silnym ogniem, który utrudniał prace przy stawianiu Mulberry A. Również odcinek wschodni Sword jest pod stałym, silnym ogniem niemieckich baterii i tu wywiązuje się silny pojedynek ogniowy, w którym bierze udział polski krążownik ORP „Dragon", wzbudzający podziw alianckiego dowództwa swymi brawurowymi wypadami.

Pomimo silnej fali, pogoda na ogół jest niezła. Przez pierwszych 13 dni prawie wszystkie kesony zostały ustawione i większość pomostów zmontowana. W 13-tym dniu rozszalała się niezmiernie silna burza. Kierownictwo portu i obsługa z niebywałą odwagą walczyła z żywiołem ratując port. Przez trzy dni trwała walka, wreszcie po uspokojeniu się morza przystąpiono do dalszej pracy. Ale szkody wyrządzone przez burzę były olbrzymie. Port Mulberry A, który nie był wykończony, odniósł tak ciężkie uszkodzenia, że nie warto było prowadzić dalszej rozbudowy, tym bardziej, że działania lądowe armii amerykańskiej doprowadziły do zdobycia Cherbourga i uzyskały port (tym razem już prawdziwy!) dla swoich dostaw. Praca przy budowie Mulberry B posuwała się dalej, obejmując również oczyszczenie wybrzeży z połamanych szczątków sprzętu rozbitego przez burzę.

W samym porcie Mulberry B około 800 jednostek morskich i desantowych uległo rozbiciu. Trzy dni burzy wyrządziły większe szkody niż dwutygodniowy ogień nieprzyjacielski.

Ale Mulberry B przetrwał wszystko. Energia i siła woli była silniejsza. Już w pierwszym dniu po burzy port przeładowuje znowu 81 statków i w dalszym ciągu rozbudowuje swoje pomosty ładunkowe.

Mulberry spełniły swoje zadanie — stały się kluczem do operacji desantowej na wybrzeża normandzkie; stały się dzięki niezmiernemu wysiłkowi organizacyjnemu, drobiazgowo przemyślanemu planowi i energii jego wykonania — przykładem wprost historycznym. Trudno w ramach krótkiego reportażu zagłębiać się w szczegóły całego planu; ile technicznej wiedzy, ile drobiazgowego planowania i pracy pociągnął za sobą każdy najdrobniejszy szczegół w budowie tego gigantycznego planu — aby kontradmirał W. G. Tennant, dowodzący tą operacją, mógł napisać w raporcie do admirała Ramsaya, głównodowodzącego połączonych operacyj morskich: „Wszystko odbyło się w myśl planu".

Jeśli zważy się, że w myśl tego planu w przeciągu czterech tygodni przez port ten przeładowano:

1.000.000 ludzi,
183.500 pojazdów,
650.000 ton zaopatrzenia

a do 12 września przeszło przez Mulberry B 2 200.000 ludzi, 4.000.000 ton zaopatrzenia i 450 000 pojazdów — dopiero wówczas uwydatni się ciężar pracy i rola, jaką odegrały te porty w operacji desantowej, zanim zdobycie portów Havru, Cherbourga, Dieppe i Boulogne przerzuciło ciężar dostaw do tych portów.

E. OBERTYŃSKI, kmdr. ppor.

DWUOSOBOWE ŁODZIE PODWODNE

(Dokończenie ze str. 15)

ku, dzięki swym małym rozmiarom te dwuosobowe łodzie podwodne zdołały niepostrzeżenie przedostać się do portu i dokonać tam dzieła zniszczenia.

Jak już wspomniałem, dwuosobowa łódź podwodna jest jedynie miniaturą zwykłego okrętu podwodnego, posiadając identyczną, chociaż znacznie uproszczoną budowę. Liliputcią łodzią podwodną kieruje dwuch ludzi, stanowiących jej całą załogę. Jeden z nich — oficer, siedzący w wieżyczce — jest dowódcą, a inżynier znajdujący się w pomieszczeniu maszynowym, kieruje pracą elektrycznego motoru, zasilanego z baterii akumulatorowej. Całe uzbrojenie składa się z dwu torped, umieszczonych w dwu wyrzutniach, mających swój wylot w dziobie łodzi. Oficer-operator, skierowuje swój mały okręcik, w stanie zanurzonym, na nieprzyjacielski okręt, obserwując go przez peryskop. Po zbliżeniu się na odpowiednią odległość i wycelowaniu, wyrzuca jedną, lub obie torpedy, poczem wraca do swego okrętu-matki, by po uzupełnieniu baterii i torped wyruszyć do nowego ataku.

Japońskie dwuosobowe łodzie podwodne, biorące udział w napadzie na Pearl Harbor, przyczyniły się w dużym stopniu do osłabienia floty amerykańskiej. Po tej próbie, Japonia przystąpiła do masowej produkcji liliputcich łodzi podwodnych, jednak zmieniona sytuacja na Pacyfiku, nie pozwoliła na użycie ich na większą skalę. Nauczeni bolesną klęską w Pearl Harbor Amerykanie już nie dali się więcej zaskoczyć Japończykom.

J.W.

KĄCIK HISTORYCZNY

Klęska Niezwyciężonej Armady

Walkę Niezwyciężonej Armady z flotą angielską i holenderską zaliczyć należy nie tylko do największych, lecz także do najdziwniejszych bitew morskich świata. Już samo określenie „Niezwyciężona Armada" jest nieścisłe, gdyż właśnie ona została pokonana. Po drugie: nazwa ta została jej narzucona przez przeciwników, naturalnie po zwycięstwie. W dokumentach hiszpańskich z tamtych czasów nie znajdujemy ani śladu takiej nazwy. To, że Anglicy i Holendrzy pozwolili sobie na kpiny w stosunku do pokonanego przeciwnika może świadczyć tylko o jednym: o tym mianowicie, że bardzo jej się bali, gdy wpłynęła na wody angielskie.

Zadanie wojenne, jakie postawił hiszpański Filip II swej flocie pod dowództwem księcia Medina Sidonia, polegało na zabezpieczeniu i wzmocnieniu desantu armii hiszpańskiej Aleksandra Farnese, (znajdującej się we Flandrii) na południowo-wschodnim wybrzeżu Anglii. Siły morskie i lądowe, przygotowane do tej operacji wojennej były dosyć znaczne, by móc nie tylko zwyciężyć, lecz nawet opanować całą Anglię. Powstańcom niderlandzkim nie pozostało by wtedy nic innego, jak tylko złożyć broń lub opuścić ojczyznę. W ten sposób katolicka Hiszpania uzyskałaby bezwzględną przewagę w Europie zachodniej, protestantyzm zaś ograniczony by został do krajów skandynawskich i północnych Niemiec. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że już od 8 lat (od 1580 roku) Portugalia i jej kolonie w Ameryce Południowej i Afryce a przede wszystkim bajecznie bogate Indie i Molukki znajdowały się pod berłem Filipa II — pokonanie Anglików i Holendrów dawało by Hiszpanii hegemonię światową większą od tej, jaką uzyskała Wielka Brytania w XIX wieku.

Błędem jednak jest wyciągać z tego wniosek, że pokrzyżowanie tych zamiarów — bardzo ambitnych jak na owe czasy — równało się zlikwidowaniu imperium hiszpańskiego Nie było to tak proste. Walka i klęska floty hiszpańskiej na wodach angielskich w 1588 roku jest jedynie przykładem, wykazującym, że można zdobyć olbrzymie państwo zamorskie, w którym słońce nie zachodziło, można panować na najważniejszych drogach morskich kuli ziemskiej, a mimo to nie umieć zorganizować i poprowadzić operacji morskich, z użyciem wielkiej ilości jednostek i skomplikowanych w swej strukturze wojennej. Nie powinniśmy zapominać, że był to wiek XVI, nie znano wtedy tych wszystkich udoskonaleń technicznych, które dziś umożliwiają kierowanie znacznie większymi i bardziej skomplikowanymi zespołami morskimi.

Wiadomość o hiszpańskich przygotowaniach wywołała w Anglii zaniepokojenie, a zarazem determinację walki na śmierć i życie. Znany korsarz, Francis Drake, zwany przez neutralnych „postrachem Hiszpanów", radzi królowej Elżbiecie „stoczenie walki w otwartym polu", t.j. wypłynięcie przeciwko atakującym. Królowa jednak decyduje się na spotkanie z wrogiem „na swoim podwórku", licząc słusznie, że nieznajomość terenu utrudni Hiszpanom wypełnienie zadań operacyjnych, a flota angielska znajdzie oparcie we własnych portach.

Projekt Drake'a zamieniony zostaje na akcję dywersyjną, mającą opóźnić ofensywę hiszpańską i umożliwić Anglii dozbrojenie własnej floty. Śmiały atak 23 okrętów Drake'a (z tego 17 „zmobilizowanych" statków handlowych) na port w Kadyksie, gdzie skoncentrowana została część armady, oraz na Azory był sukcesem pod każdym względem. Warto jednak podkreślić, że królowa Elżbieta w ostatniej chwili wycofała swą zgodę na ten, jak jej się zdawało, zbyt zuchwały atak. Na szczęście dla Anglii, Drake był już na pełnym morzu i nie można było zawrócić go z drogi.

Armada Mediny Sidonii liczyła 60 wielkich żaglowców (których 7 ponad 1 000 ton wyporności), 50 małych żaglowców, służących głównie do transportu wojsk lądowych, 4 zwykłe galery i 4 olbrzymie „galeasy". Większe jednostki posiadały 2 760 dział, niedostatecznie zaopatrzonych w amunicję, gdyż dowództwo postanowiło dążyć do nadania walce charakteru bitwy lądowej, (podobnie jak w bitwie pod Lepanto!) Na 7.800 marynarzy przypadało 21.000 żołnierzy armii desantowej.

Flota angielska liczyła 200 jednostek, z których tylko dwie miały ponad 1.000 ton wyporności. Obsadzone były one przez 15.000 ludzi, z czego ¾ stanowili marynarze. Przygotowanie do walki artyleryjskiej również u Anglików było niewystarczające.

W obu flotach okręty wojenne były w mniejszości. Całość była raczej zbieraniną, w której przeważały „zmobilizowane" statki handlowe.

Gdy 19 lipca 1588 roku armada wpłynęła w szyku bojowym na wody kanału La Manche, główne siły Anglików leżały jeszcze w Plymouth, reszta przy ujściu Tamizy. Porty flandryjskie blokowała flota holenderska. Medina Sidonia zamiast zaskoczyć wroga w porcie, względnie na wodach przybrzeżnych, wykorzystując korzystną sytuację, ofiarowaną mu przez los — popłynął w kierunku Calais. Głównodowodzący flotą angielską admirał Howard, korzystając z tego, że Hiszpanie pozbawieni byli map i pilotów, znających drogę, zastosował wtedy z powodzeniem metodę wojny podjazdowej.

27 lipca armada zarzuciła kotwicę pod Calais. Okazało się, że wojska lądowe nie są jeszcze gotowe do desantu, z winy niedostatecznego przygotowania transportowców. Nocny atak angielsko - holenderski, przynosząc Hiszpanom znaczne szkody, skłonił ich dowódcę do przepłynięcia na wody Dunkierki gdzie skoncentrowane były główne siły. Na wysokości Gravelines zaatakowała armadę eskadra Drake'a, której wkrótce przyszli na pomoc Howard i Frobisher. Zmiana kierunku wiatru uratowała flotę hiszpańską od zepchnięcia na mielizny, lecz szkody wyrządzone przez atakujących były znaczne. Najważniejszym jednak było to, że Anglicy i Holendrzy narzucili Hiszpanom swój sposób walki. Nie doszło do zwarcia jak pod Lepanto czego pragnął Medina Sidonia. Po raz pierwszy w dziejach walk morskich bitwa (a raczej potyczka) między dwoma flotami ograniczyła się do pojedynku artyleryjskiego. Zwinne okręty przeciwnika nękały armadę celnym ogniem artyleryjskim z dalekiej odległości, lecz po 6 godzinach walka po obu stronach została przerwana z powodu braku amunicji. Straty hiszpańskie wynosiły 3 okręty i 1500 zabitych, po stronie angielskiej — około 100 zabitych.

Medina Sidonia, biorąc pod uwagę brak amunicji i niedostatek żywności zdecydował się po tej porażce wycofać się do Hiszpanii drogą wiodącą naokoło Szkocji i wzdłuż zachodnich brzegów Irlandii. Uznawał się tym samym za pokonanego.

Burze szalejące w tym czasie na Atlantyku dokończyły dzieła zniszczenia i sprawiły, że jedynie 65 okrętów z załogą całkowicie wyczerpaną fizycznie i moralnie powróciło w końcu września do portów półwyspu pirenejskiego.

Klęska armady Filipa II pokrzyżowała jego ambitne plany w stosunku do Anglii i Holandii, a dodała bodźca wrogom Hiszpanii na morzach i oceanach świata. Zapoczątkowała ona również nowy okres w historii wojen morskich.

Edward Martuszewski

W następnym numerze:
III. Zmagania angielsko-holenderskie

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

✱ **Wody norweskie wolne od min.** Norweskie biuro telegraficzne podało, że akcja rozminowania norweskich wód terytorialnych oraz norweskiego obszaru Skagerraku została zakończona. Nie dotyczy to duńskiego obszaru Skagerraku, którego rozminowanie nie zostało jeszcze zakończone.

✱ **Stocznie w Wilhelmshaven przyznane ZSSR.** Stocznie okrętowe, w bazie byłej niemieckiej floty wojennej w Wilhelmshaven zostały przyznane Związkowi Radzieckiemu, na poczet odszkodowań wojennych od Niemiec.

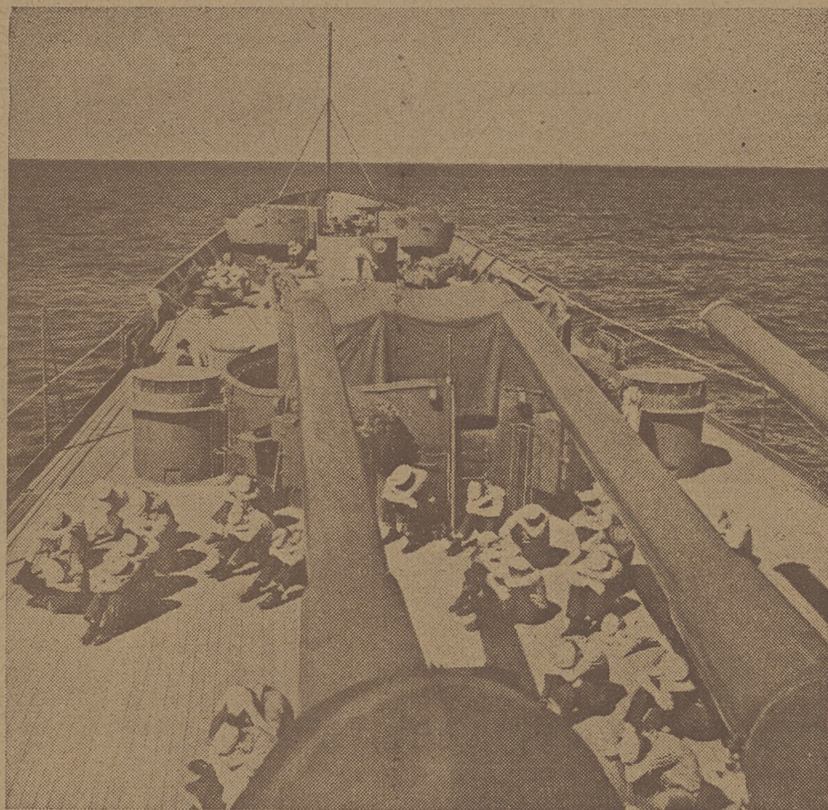
✱ **Wzrost floty portugalskiej.** Anglia przekazała Portugalii 4 stawiacze min Otrzymały one nazwy wysp: „Faial", „Santa Maria", „San Miguel" i „Terceira"

✱ **2 katastrofy morskie na wodach greckich.** Wskutek najechania na minę, zatonął niedaleko portu Pireus, parowiec grecki, przy czym zginęło 300 osób.

Również na wodach greckich, wskutek natknięcia się na minę, zatonął angielski statek towarowy o tonażu 4.5 tys. ton.

✱ **Flota handlowa ZSSR na czwartym miejscu w światowym tonażu handlowym.** W powojennym układzie tonażu światowego, w porównaniu z układem przedwojennym, zaszły poważne zmiany wywołane odpadnięciem trzech potęg morskich: Japonii, Niemiec i Włoch. Zmiany te spowodowały wysunięcie się dwóch innych potęg morskich: Stanów Zjednoczonych i Związku Radzieckiego.

Dzięki wyjątkowym warunkom technicznym i oddaleniu od teatrów wojennych, Stany Zjednoczone wysunęły się na czoło i dysponują obecnie 51% tonażu światowego w porównaniu z 14% w roku 1939. W cyfrach bezwzględnych handlowy tonaż amerykański stanowi 50 389 000 ton dw.



Na pierwszy rzut oka — marynarze, ucinający poobiednią drzemkę, prawda? Nie, nie zgadliśmy. To załoga jednego z pancerników amerykańskich, biorących udział w slawetnym eksperymencie na Bikini. Znalazłszy się w niewielkiej odległości od miejsca eksperymentu, w chwili wybuchu bomby atomowej marynarze pamiętali o ochronie oczu.

Na następnym miejscu stoi W. Brytania (łącznie z dominiami i posiadłościami) która dysponuje tonażem 24.000.000 t. dw. Na trzecim miejscu idzie Norwegia z 4.477.000 t. Na czwarte miejsce wysunął się Związek Radziecki, który w r. 1937 stał na 11-ym miejscu Flota handlowa ZSSR liczy 2.627.000 t. dw. Na piątym miejscu znajduje się Szwecja (2.204.000 t. dw.), na szóstym Holandia (2.036 000 t dw.), na siódmym Francja (1.613.000 t. dw.). Ponadto następ. państwa posiadają ponad 1.000.000 t. dw.: Japonia, Panama, Hiszpania i Grecja.

CZY WIECIE, ŻE . . . . . .

... jedynym chyba pomnikiem podwodnym, jest tablica umieszczona na dnie morskim, na wodach wysp Hawajskich, w zatoce Karakakuabei, i oznacza miejsce na którym w roku 1799 został zamordowany słynny podróżnik i odkrywca James Cook. Tablica ta, która została założona w roku 1928, znajduje się zawsze nawet w czasie odpływu pod wodą.

... mało kto wie, że przylądek południowy Ameryki Południ. Kap Horn nazwę swoją otrzymał w roku 1616, od miasta rodzinnego żeglarza holenderskiego Willema Schouten. Miasteczko Hoorn leży w północnej Holandii, w prowincji Nordholland, nad Zuidersee.

... w roku 1915 było 297 statków, o pojemności 234 287 BRT z napędem motorowym w roku 1934 4663 statki o pojemności 10 200 000 BRT, a w połowie roku 1937 już 6763 statki o pojemności 13.750.000 BRT.

..., kotwica statku o wielkości 10.000 cbm ma wagę 5 560 kg, a żaglowca tej samej wielkości 6510 kg.

... od ujścia Kanału Angielskiego do New Yorku jest 2910 mil morskich, a do Sydney (Australia) 11500 mil morskich.

..., angielski żaglowiec „Murray" w roku 1863 przejechał trasę z Kanału do Adelaida (Australia), wynoszącą 13.000 mil morskich w 70 dniach, a żaglowiec USA „Comet" w roku 1851 przejechał trasę z San Francisko do New Yorku wynoszącą 15 000 mil morskich, w 75 dniach (przeciętna szybkość 8 węzłów), co było rekordem nawet do czasów przed pierwszą wojną światową.

... Ameryka otrzymała swoją nazwę od nazwiska podróżnika florenckiego, Amerigo Vespucci, mimo że krzyżył on do Nowego Świata po Krzysztofie Kolumbie i Liefie Ericsonie.

Nasz felieton



Mundurowe nieporozumienie

Właśnie walcząc zawzięcie z górami tobołów i pakunków, rozstawionych w poczekalni dworca kolejowego, docierałem w końcu zwycięsko do wyjścia, kiedy tuż nad swoim uchem posłyszałem nagle czyjś głos:

— Słuchaj, a ty dokąd?

Przede mną stał kolega z jednostki.

— A, czołem — ucieszyłem się — jak to dokąd? Przyjechałem tu służbowo. A cóż to, ty już wracasz?

Spojrzał na mnie ponurym wzrokiem.

— Już... już... n a r e s z c i e...

Wyglądał straszliwie. Głębokie cienie pod oczyma nadawały mu wyrazu niezwykłego wycieńczenia. Niemal słaniał się na nogach. Wszystko to wyglądało nadzwyczaj zagadkowo.

— Słuchaj, co się z tobą stało?

Popatrzył na mnie błędnym wzrokiem.

— Widzisz... — zaczął — właściwie, jadąc tutaj, byłem jak najlepszych myśli. Jak wiesz, sprawiłem sobie nowiuteńki mundur, sądząc, że w tym tak odległym od Wybrzeża mieście mundur marynarzą wywoła wrażenie...

— No i nie wywołał?

— Ależ nie, dlaczego? Wywołał! Wywołał i to jeszcze jakie — westchnął głęboko, po czym zaczął mówić dalej.

— Wyobraź sobie, że tu w ogóle nawet nie mają zielonego pojęcia jak wygląda mundur Marynarki Wojennej. Przychodzę, rozumiesz, w jednej sprawie do Urzędu Likwidacji Nastrojów Wojennych i melduję się u sekretarki dyrektora. Nawet niebrzydka. Blondynka.

— Czy mógłbym się widzieć z panem dyrektorem?

Spojrzała na mnie z pewnym podziwem.

— O! Yes, sir, sit down — pan świetnie mówi po polsku. W tej chwileczce zamelduję. Panie dyrektorze, do pana przyszedł jakiś Anglik...

Zerwałem się z miejsca.

— Proszę Pani, ja nie jestem żadnym Anglikiem. Jestem poprostu z Marynarki Wojennej!

— To nie mógł pan tego od razu powiedzieć? Po czym dodała:

— Panie dyrektorze, panie dyrektorze, przepraszam: pomyłka, ten Anglik jak się okazuje to nie jest wcale Anglik, to jakiś klient w sprawie odszkodowań wojennych. — Pan dyrektor kazał powiedzieć — zwróciła się do mnie — że w sprawie odszkodowań dziś nie przyjmuje.

— Proszę panią, ja nie jestem w sprawie odszkodowań, tylko z Marynarki...

Popatrzyła na mnie wzrokiem, z którego wiał lodowaty chłód, lecz mimo to ponownie połączyła się z dyrektorem.

— W sprawie marynarki... Dobrze, panie dyrektorze, natychmiast to zakomunikuję...

— Pan dyrektor był łaskaw powiedzieć, — mówiła, patrząc wyniośle na mnie — że w sprawie marynarki nie będzie żadnych zmian. Niech pan tak robi jak było umówione: długa, luźna, na ramionach wywatowana...

— Ależ... — próbowałem wyjaśnić. Ominęła swym wzrokiem moją osobę i poczęła załatwiać innych klientów.

Schodziłem ze schodów złamany i zły na cały świat. W bramie spotkałem jakieś dwie kobiety, obserwujące mnie z nabożnym strachem.

— To jednak Piekutowszczakom meble opisali?!

— A cóż, nie widzisz pani, że komornik od nich wychodzi...

Zakręciło mi się lekko w głowie. Odpocząć, za wszelką cenę odpocząć! Wsiadłem do taksówki.

— Hotel „Piwonia" — rzuciłem szoferowi.

Motor zawarczał i ruszyliśmy z miejsca. Szofer popatrzył na mnie podejrzliwie.

— Po jakie cholere stąd bierzesz taksówkie, kiedy pod hotelem pełno, hę?

— Przepraszam, ale nie przypominam sobie, żebym kiedykolwiek z panem pił bruderszaft.

— O! Jak się to jeszcze stawia! To ty myślisz, że portierski fach jenteligentniejszy od szoferskiego?

Wruszyłem ramionami.

Gdy zatrzymaliśmy się przed hotelem, wyskoczyłem z taksówki jak oparzony i stanąłem obok portierni.

W tej chwili z dyskretnym uśmieszkiem pod małym wąsikiem podszedł do mnie jakiś osobnik w palcie z bobrowym kołnierzem.

— Czy nie zauważył pan, czy pani z pokoju 128 już wyszła?

— Nie, nie zauważyłem czy pani z pokoju 128 już wyszła.

— Też, odpowiedź... — mruknął wzruszając ramionami.

Odwróciłem się i spotkałem się oko w oko elegancką damą.

— Czy jest już dla mnie jakiś wolny pokój?

— Nie wiem, czy jest już dla pani jakiś wolny pokój.

Zmierzyła mnie lodowatym wzrokiem, zawróciła na pięcie i po chwili już pukała energicznie do drzwi, na których widniał napis: „dyrektor".

Po paru minutach dyrektor wzywa do siebie portiera poczym obaj wychodzą z gabinetu i pełni wzburzenia zwracają się do mnie.

— Jakim prawem podszywa się pan pod funkcje portiera?! Pan pozwoli legitymację...

O! Przepraszam, nnnieporozumienie — mówił oglądając legitymację — ja to panu wynagrodzę... Pani wybaczy — zwrócił się do zdziwionej damy.

Z dyrektorskiego gabinetu dochodził po chwili donośny głos:

— Hallo! Czy redakcja „Spóźnionych Wiadomości"? Proszę przysłać...

Z warkotem zajechał pod hotel zaśnieżony łazik, z którego wyskoczyło kilku młodzieńców z notesami w ręku.

— Panie komandorze — zwrócili się do portiera — chcieliśmy poprosić o mały wywiadzik taki morski, z solą i z burzami, koniecznie musi być choć jedna burza morska i łopot żagli...

— Żagli? — zapytał chytrze portier.

— Tak, właśnie żagli — odpowiedzieli młodzieńcy, po czym wyjęli ołówki i zaczęli skrzętnie notować.

W tym samym momencie zemdlałem. Kiedy już w ambulatorium pogotowia przychodziłem do przytomności, usłyszałem, jak lekarze rozmawiali między sobą:

— A cóż pan myśli, panie kolego, taka praca konduktora trolejbusowego jest bardzo ciężka, nie dziwię się, że zemdlał...

Rzeczywiście, zemdlałem po raz drugi i natychmiast po odzyskaniu przytomności zjawiłem się tu na dworcu.

Kolega mój otarł pot z czoła, jak gdyby chciał rozwiać jakiś koszmarny sen. Na dworcu robiło się coraz tłoczniej i ciaśniej. Mimo straszliwe szczegóły całej tej opowieści, chciałem wyruszyć do miasta. Zdecydowanym i energicznym ruchem zatrzymał mnie na miejscu. W tej samej chwili z tobołami i pakunkami w ręku podeszły do nas z dobrodusznym uśmiechem dwie zażywne niewiasty:

— Panie kolejarzu — na którym torze stoi pociąg do stacji Matołki Wielkie?...

bis.

Z ŻYCIA KULT.-ARTYSTYCZNEGO MAR. WOJ.



Scena z komedii muzycznej „Rozkoszna dziewczyna".

TEATR

Po ze wszech miar udanej sztuce włoskiej „Szkarłatne róże", Teatr Domu Mar. Woj. w Gdyni i Sopocie wystawił przemiłą komedię muzyczną Benatzky'ego (w opr. Tuwima) „Rozkoszna dziewczyna". Nastrój pogody i humoru panuje na widowni bez przerwy a więc cel został osiągnięty.

Trudne zadanie, jakie stanęło przed wykonawcami, polegające na umiejętności połączenia talentu aktorskiego ze sztuką choreograficzną wypadło na ogół b. dobrze. Nieco słabiej strona wokalna. Doskonałą kreację stworzył T. Gwiazdowski (Feluś), miłą parę amantów — Pietraszkiewicz i Irzycka. Oprawa sceniczna Haupta, oraz ilustracja muzyczna (prof. Wróblewski) stanowiły doskonałe uzupełnienie miłej całości. (stb)

BALET

W ub. miesiącu w Teatrze Mar. Woj. odbył się recital taneczny Weli Lam przy współudziale prof. St. Staniewicza. Ujrzeliśmy m. in. doskonale opracowane numery, jak np. „Opętanie czarownicy", „Legendę" Wieniawskiego i „Marsz Turecki".

Na zdjęciu obok — zespół baletowy Weli Lam.





kpt. Aleksander Dulin

MUZYKA

W bież. miesiącu odbędą się na Wybrzeżu 3 koncerty Filharmonii Bałtyckiej, pod dyrekcją kpt. Dulina, kierownika propagandy artystycznej Domu Mar. Woj.

Będzie to poniekąd jubileuszowy koncert dyrygenta. W tym roku mija bowiem **35 lat**, gdy kpt. Dulin ukończył studia w Konserwatorium Warszawskim jako laureat klasy prof. Singera, oraz **20 lat** od dnia, kiedy przybył do Gdyni, aby na Wybrzeżu szerzyć wiedzę muzyczną.

Kpt. Dulin w czasie swojej pracy był członkiem orkiestry Filharmonii i Opery Warszawskiej, w latach 1929 — 38 w **Marynarce Wojennej**, jako kapelmistrz Ofic. Reprezentacyjnej Orkiestry. Przed wojną był także wykładowcą w Konserwatorium Muzycznym Macierzy Szkolnej w Gdańsku. W swoim dorobku artystycznym dał również próbę kompozytorską. M. in. jest twórcą **„Marsza Floty Polskiej"**.

*

9 b. m. ze studia gdańskiego na wszystkie rozgłośnie radiowe nadana została audycja pieśni marynarskich w wykonaniu **orkiestry Mar. Woj. i Chóru Marynarzy** — pod kier. kapelmistrza **ppor. Bolesława Lewandowskiego**.

Bogaty i całkowicie udany program zawierał m. in. pieśni kompozycji ppor. Lewandowskiego „Flaga na maszt", „Pieśń wieczorna", „Polka marynarska" i „Tango marynarskie" — do słów St. i J. Fleszarów i Kornela Makuszyńskiego.

SKRZYNKA POCZTOWA

Ziembiński J., Piotrków Tryb. Słabe serce jest przeszkodą, — zęby plombowane nie.

Wąsowski Z., Rembertów. Patrz odpowiedź ob Blachurze w Nr. 12 str. 24 i przejrzyjcie inne odpowiedzi.

Połomski T., Poznań. Stoicie rzeczywiście u granicy wieku, nie piszecie natomiast, czy macie maturę, niezbędną w obu uczelniach. Przeczytajcie odpowiedzi w poprzednich numerach „M. P.".

Mieżał K., Opalenica. Wiek: do lat 21. Zdrowie, zwłaszcza oczy, serce i płuca bez zarzutu. Egzamin konkursowy, — głównie matematyka. Nauka bezpłatna — 3 lata. Prawa: oficer okrętowy Mar. Woj. Szczegóły podamy w kwietniu br.

Buczma S., Opalenica. Jak wyżej.

Malicki L., Łódź. Niestety, nie możemy przychylnie załatwić Waszej prośby. W drodze wyjątku możemy udzielić Wam ulgowej prenumeraty.

Pewiński A., Opalenica. Ze służby czynnej w Mar. Woj wstąpić do O.S.M.W. oczywiście można mając odpowiednie warunki.

Ludera L., Gliwice. Dziękujemy za miły list O artykuły morsko - techniczne staramy się i w miarę możności je zamieszczamy. Okręty otrzymane od ZSRR wyliczyliśmy w odpowiedzi ob. Pudlikowi w Nr. 12. Bazy Mar. Woj. znajdują się w Gdyni, Helu i Świnoujściu. Ogrom trudności z jakimi boryka się odrodzone Państwo nie pozwala nam na razie na budowę b. kosztownych większych okrętów wojennych. Broń rakietowa interesuje okręty w równym stopniu co siły lądowe. Jest to broń stosowana z wielkim powodzeniem na lekkich barkach desantowych, ale dotąd nie znalazła jeszcze zastosowania w klasycznej walce morskiej okrętów, ze względu na pewne trudności w przystosowaniu. O książce na tematy rakietowe, nie możemy Was poinformować i wątpliwym jest, czy taka książka istnieje w polskim języku. W jednym z najbliższych numerów naszego pisma ukaże się artykuł o zastosowaniu pocisków rakietowych na okrętach. Niezawodnie przyniesie on Wam szereg wiadomości. Kwestia powrotu naszych okrętów niestety dalej pozostaje „w załatwieniu".

Dawidowski M., Opalenica. Przygotowawczy kurs P.C.W.M. rozpoczął się w październiku ub. r. (systemem korespondencyjnym przez „Żeglarza"). Właściwy kurs rozpocznie się latem. Instytucja ta posiada na razie internat na 120 chłopców, w lecie — przewidziany jest na 500 osób (w Gdyni, Łebie, Dziwnej i Szczecinie).

Warczok Z., Nędza. Proszę zwrócić się z Waszym zapytaniem do inż. M. Plucińskiego, Gdynia, Stocznia Rybacka, ul. Waszyngtona.

Piwowoński J., Tarn. Góry. Dobrze, że macie zamiar wybrać się do Gdyni, ponieważ odpowiedzieć na Waszą kaskadę pytań nie jesteśmy w stanie. Przypuszczamy, że Brunon Dzimicz, mimo stawianych przez Was żądań, dokończy zamierzonych 12-tu przygód mata Moreli. Pisarzowi nie można narzucać tematu czy formy, tak, jak malarzowi kolorytu jego obrazu, zwłaszcza jeżeli pretensje są z lekka chaotyczne. Morela jest właśnie dlatego dobrym podoficerem, że ciągle tkwi na swoim poprzednim okręcie, a kpem byłby taki dowódca. który wypuściłby takiego Morelę z „Ulewy". Czy nie domyślacie się wreszcie, że przygody wielu marynarzy polskich, zaprawione tak jak tego właśnie chcecie „odrobiną fantazji", zostały w cyklu opowiadań wcielone w czyny mata Moreli? O co więc Wam chodzi? Przypuszczamy, że książka „Wielkie dni małej floty" Pertka zainteresuje Was, jeżeli dotąd nie była w Waszych rękach.

W sprawie nadesłanych przez Was prac, napiszemy wkrótce osobno.

Kwiatkowski S., Rawicz. Zgłoście się na korespondecyjny przygotowawczy kurs P.C.W.M. (Gdynia, „Dom Żeglarza"). po czym weźmiecie udział w letnim turnusie tejże uczelni. To da Wam możność kandydowania na jesieni do prowadzonej przez PCWM — Szkoły Jungów.

Werner J., Gliwice. W tej sprawie napiszcie do P.C.W.M., Gdynia, „Dom Żeglarza".

Bryza E., Katowice. Proszę nam wybaczyć, że nie odpowiadamy na każdy Wasz list z oddzielna, czynimy to „hurtem" Otóż nie mamy zamiaru gasić w jakimkolwiek stopniu Waszego zapału do morza. W swoim czasie zamieściliśmy Wasze prace w „Gazecie Morskiej", „Jack London" — w „M. P." i wkrótce zamieścimy „Aspirantom morza ku rozwadze", nie ma więc mowy o „bojkocie". Co więcej: jeżeli ktoś z wydawców zamierza drukować Waszą powieść „Słońce na morzu" jesteśmy gotowi bezinteresownie przejrzeć terminologię wojenno - morską i po dokonaniu fachowej korekty, w tydzień odesłać Wam nadesłany rękopis. Noweli „Kpt. Noe" i artykułu „Pionierzy polskiego morza" nie zamieścimy.

Błaszczyński L., Warszawa, **Feilhauer F.**, Dziedzice, **„Stały Czytelnik z Poznania" Burakiewicz K.**, Leśnica, **„Stały Czytelnik"**, Myślibórz. Nowe warunki przyjęcia do P.S.M. podamy w numerze kwietniowym. W bież. roku będą prawdopodobnie przyjmowani tylko kandydaci z różnych organizacyj młodzieżowych, morskich ośrodków szkoleniowych, etc. Nauka jest bezpłatna, trwa 3 lata (wraz z pływaniem) Wymagana jest mała matura i świadectwo z dobrymi stopniami z takich przedmiotów, jak np. matematyka, fizyka itd. Wiek kandydatów 16—22 l. Nowy rok szkolny zacznie się w lipcu. Także do P. S. M. w Szczecinie wszelkie formalności i egzaminy załatwiać i składać trzeba w Gdyni.

Bolechowski K., Przemyśl. „Iron Duke" poszedł na złom. Niebawem zamieścimy artykuł o tym okręcie O losie innych, wspomnianych przez Was jednostek brytyjskich, napiszemy kiedy indziej.

Kühnel J., Olsztyn. „Jane's Fighting Ships" możecie nabyć w księgarni Trzaska, Everta i Michalskiego. Warszawa, Marszałkowska 51. „Marine-Kalender Sveriges Flotta" spróbujcie nabyć przez konsulat Szwedzki we Wrzeszczu. Drugie Wasze pytanie, odnośnie tego, czy nadal wychodzi Weyers'a „Taschenbuch der Kriegsflotten" jest zadziwiające, bowiem, o ile nam wiadomo Niemcy przegrały wojnę i nie posiadając więcej floty nie mają potrzeby wydawania taschenbuch'u. O korwetach pisaliśmy w poprz numerze. Charakterystyki lotniskowca eskortowego podamy w jednym z następnych numerów.

Kwaśniewski W., Częstochowa. To, że nie umiecie pływać, nie przeszkadza Wam w dostaniu się do Marynarki Jest nawet powiedzenie, że „prawdziwy marynarz nie umie pływać i dlatego ...nie tonie". Na wiosnę będzie pobór świeżego rocznika i zaciąg ochotniczy.

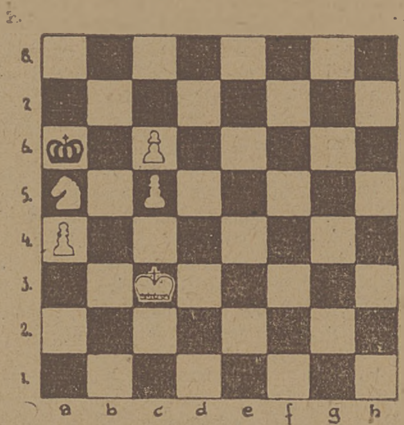
Jabłonowski W., Olsztyn. Nagroda dotyczy Was i sprostowaliśmy błąd w administracji. Drużyna Żeglarska Harcerzy może otrzymać ulgową prenumeratę Na ostatnie Wasze pytanie znajdziecie wkrótce odpowiedź.

SZACHY

(Redaguje H. Malinowski, kpt.)

ZADANIE-MINIATURA

(S. Limbach, Częstochowa)



Mat w 3-ch posunięciach.

Białe: Kc3, Sa5, p.4, c5, c6 (5)

Czarne: Ka6 (1)

Rozwiązania nadsyłać można do dnia 28 lutego br.

ROZWIĄZANIE PROBLEMU Nr. 3. (Nr. 10 „M. P.")

1. Sc2+, Kb1. 2. Sa3+Ka1, 3. Gc3,a5 4. Gh8! a4. 5. Kg7! Sd1, 6. Kg6+, Sb2, 7. Kf6, Sd1. 8. Kf5+ Sb2 9. Ke5, Sd3+, 10. Ke4+, Sb2. 11. Kd4. Sd1, 12. Kd3+. Sb2+ 13. Kc3, Sd1+ 14. Kc2+, Sb2, 15. G×b2 mat.

Rozwiązanie tego ciekawego i bardzo trudnego problemu Troickiego nadesłał nam, jako jeden z pierwszych mistrz Wybrzeża Sergiusz Czerniakow. Oprócz niego tylko 2 naszych czytelników zdołało rozwiązać prawidłowo ten problem: Saturnin Limbach — Częstochowa i Edward Kiszakiewicz — Wrzeszcz — otrzymują razem z Czerniakowem zasłużone nagrody — ½-roczną i kwartalne prenumeraty „Marynarza Polskiego".

ROZWIĄZANIE KOŃCÓWKI (Nr. 11 „M. P.")

1. Wb3—b8+! 1. Wa8×b8. 2. Ha2—g8+!! 2 Wb8×g8 3. Kh6—f7×. Jeżeli 1... Hd8 to 2 Hg8+ i 3. Sf7 mat.

Rozwiązania nadesłali: S. Limbach, J. Kwieciński, Z. Groger, E. Kiszakiewicz, W. Jabłonowski, H. Klimontowicz, K. Przymusiński, J Hiszpański, A Paderewski, J. Szukszta.

KRONIKA SZACHOWA

Ukazał się Nr. 1 miesięcznika szachowego „Szachy", pod redakcją S Limbacha i H. Skalika. Adres Redakcji — Częstochowa, gazeta „Głos Narodu" III Aleja 52. W „Szachach" znajdujemy szeroko zakrojony dział kompozycji i partyj z ostatnich krajowych i zagranicznych turniejów. B. dokładnym jest przegląd wydarzeń szachowych za rok 1946.

Szachy przez radio. Radiostacja Warszawa 2 na fali 230,2 metra nadaje w każdą niedzielę o godz. 10.05 specjalne audycje poświęcone szachom.

Mistrz Najdorf były (niestety!) reprezentant Polski, z wielkim sukcesem występuje w turniejach międzynarodowych. Po zwycięstwie w Groningen, gdzie Najdorf, wygrywając z Botwinnikiem, osiągnął 5 miejsce, następne turnieje w Pradze i ostatnio w Barcelonie zakończyły się łatwym zwycięstwem Najdorfa — I miejsce w obu turniejach.

Zamieszczamy jedną z wygranych partii Najdorfa na turnieju w Pradze — (październik 1946 rok).

Najdorf — Rohaczek 1. d4, Sf6, 2. c4, e6, 3. Sc3, Gb4. 4. e3, c5. 5. a3. G×c3+. 6. b×c3, b6, 7. Gd3, Sc6, 8. Sf3, Ga6? 9. e4!. c×d4? 10. c×d4. d5? 11. Ha4!, Hc8? 12 e×d5! e×d5. 13. Se5, d×c4, 14. Gf5! H×f5, 15. H×c6+, Ke7. 16. Hc7+, Sd7? 17. Sc6+, Kf6. 18. 0—0. Whe8, 19. Sb4! Gb5. 20. Hd6+ i czarne się poddały. Energicznie rozegrana przez białych partia, charakteryzująca przebojowy styl b. polskiego mistrza występującego obecnie w barwach... Argentyny (?).

XV Championat ZSRR. 2 lutego w Leningradzie rozpoczął się finał XV championatu ZSRR. Turniej jest nadzwyczaj silnie obsadzony. W mistrzostwach biorą udział zwycięzcy półfinałowych turniejów plus zaproszeni: arcymistrzowie Botwinnik Smysłow, Keres, Bolesławski, Ragozin. Flohr i Lilienthal. Po pięciu rundach prowadzi Smysłow +4 za nim Keres +3.

Miłośnicy szachów mogą codziennie przez radio dowiadywać się o wynikach tej wielkiej bitwy szachowej. Audycje nadaje Leningrad o godz. 22.03 (czas Polski) na fali 315 metrów.

ROZWIĄZANIE Z DZIAŁU ROZRYWKI I ZAGADKI

(Nr. 11 „M. P.")

1.	Z	Ł	O	T	O
2.	Ż	U	R	A	W
3.	S	O	P	O	T
4.	P	R	Ó	Z	A
5.	O	K	R	Ę	T
6.	K	O	Z	A	K
7.	A	T	E	N	Y
8.	W	A	Ł	C	Z

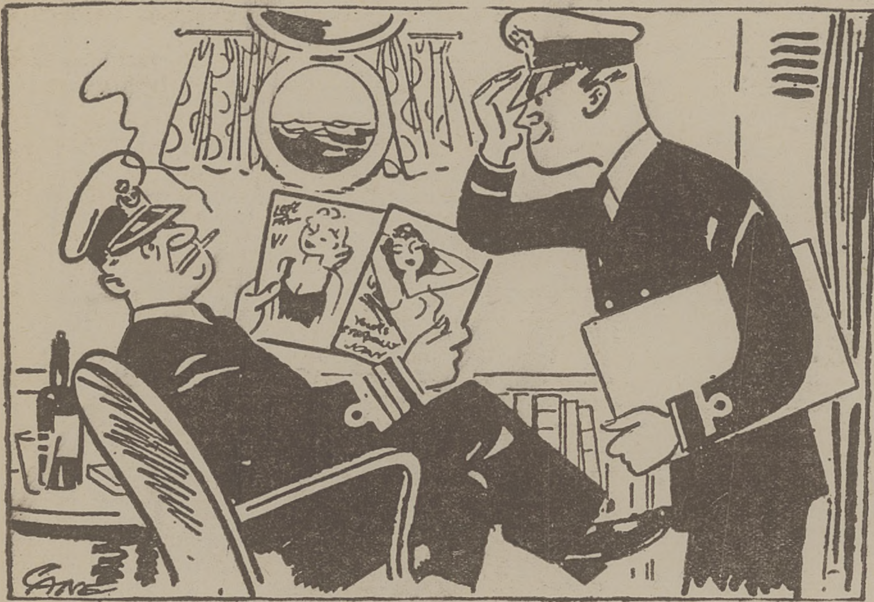
Logogryf — ORP ORZEŁ

Konikówka — Monte Cassino, Narwik, Berlin, Kołobrzeg.

Nagrodę w postaci kwart. prenumeraty „M. P." otrzymał w drodze losowania ob. Stanisław Nowak z Jeleniej Góry.

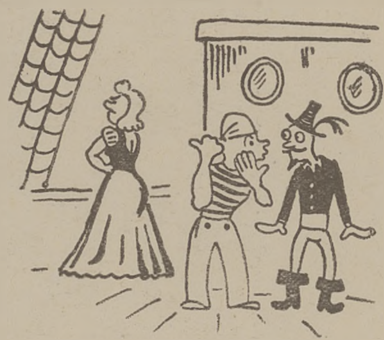
Na wesołej fali

SŁUŻBISTA.



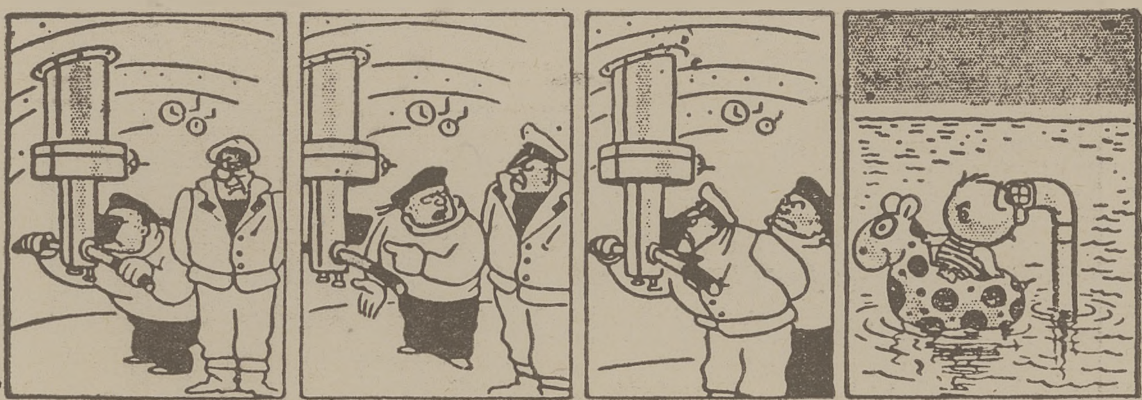
— Czy potrafilibyście, poruczniku, kochać dwie kobiety jednocześnie?
— Tak jest, panie kapitanie, natychmiast!

WŚRÓD PIRATÓW



— Kapitanie, ta kobieta powiedziała, że nie opuści naszego statku jeżeli nie otrzyma okupu.

HISTORIA BEZ SŁÓW.



NA PORANNYM APELU.



— To wszystko znalazłam dziś rano w moim pokoju.

HUMOR AMERYKAŃSKI

Rewanż.

Tom: Co masz, Jim, w swojej kieszeni, że jest taka wypchana?

Jim (szeptem): Dynamit. Czekam na Boba. Za każdym razem gdy się widzimy, ma zwyczaj klepania mnie po piersi, przez co złamał mi wszystkie moje fajki. Następnym razem jak mnie uderzy, nauczy się trzymać ręce przy sobie!



ORP. „GARLAND" W CZASIE WOJNY.
Działo przeciwlotnicze, ustawione na miejscu tylnych aparatów torpedowych niszczyciela.

p. o. Redaktora: kpt. Józef Balcerak

Ilustrował: bosm. pchor. Sł. Sierecki

Fotografie: bosman J. Uklejewski, Film Polski, F. Staszewski, W. Milenuszkin, British Official. USIS — United States Information Service

Wydawca: ZPW Marynarki Wojennej

Druk i ilustracje wykonano w Zakł Graf. Wydawnictwa ZPW Mar.-Woj. **Nr. 1345**

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 75 zł, półroczna 170 zł. Prenumerata ulgowa dla jednostek wojskowych i instytucyj społ. — kwartalna zł. 60.—, półroczna zł. 110.—. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.

Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 85 mm 35,— zł. Cena egzemplarza 15 zł